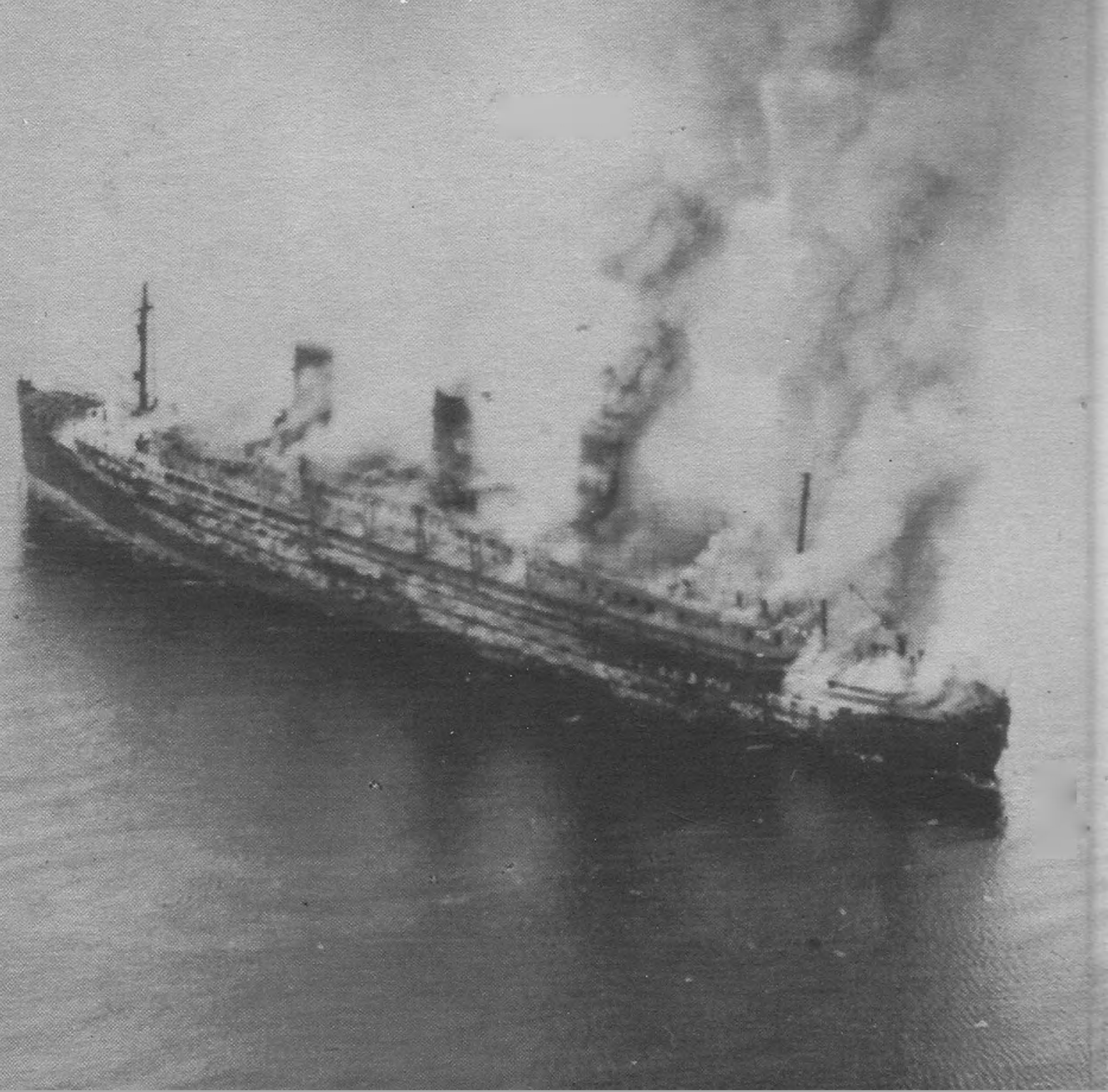
Limmat

Stefan Ineichen

CAP ARCONA 1927–1945

Märchenschiff und Massengrab

In den Goldenen Zwanzigern überquert die *Cap Arcona* als Luxusschiff der Hamburg-Süd den Südatlantik, dient später der Kriegsmarine in Gotenhafen als Wohnschiff und endet 1945 vor Neustadt als Massengrab für KZ-Häftlinge.



Stefan Ineichen

Cap Arcona 1927-1945

Märchenschiff und Massengrab

Limmat Verlag
Zürich

Im Internet

- *«Cap Arcona* et les Suisses», von Stefan Ineichen
- Informationen zu Autorinnen und Autoren
- Hinweise auf Veranstaltungen
- Links zu Rezensionen, Podcasts und Fernsehbeiträgen
- Schreiben Sie uns Ihre Meinung zu einem Buch
- Abonnieren Sie unsere Newsletter zu Veranstaltungen und Neuerscheinungen

www. *limmatverlag.ch*

Das *wandelbare Verlagsjahreslogo* auf Seite 1 zeigt im 40. Jahr des Limmat Verlags ägyptische Hieroglyphen – griechisch so viel wie «heilig Eingeritztes» -, die Zeichen der ältesten ägyptischen Schrift, die um 3200 v. u. Z. entstand und bis ca. 300 u. Z. verwendet wurde. Sie besteht aus Bild-, Laut- und Deutzeichen und wuchs von ungefähr 700 im Alten Reich auf über 6'000 in der Ptolemäerzeit.

Die Originalzitate wurden behutsam der neuen deutschen Rechtschreibung angepasst.

Alle im Buch abgebildeten Ansichtskarten stammen aus der Sammlung des Autors.

Umschlagfoto Vorderseite: Sportdeck der *Cap Arcona.*
Rückseite: Die brennende *Cap Arcona.* Foto eines britischen Aufklärungsflugzeugs, 3. Mai 1945. (©IWM, CR 227)

Typographie und Umschlaggestaltung von Trix Krebs

ISBN 978-3-85791-769-1

9
Cap Arcona und Graf Zeppelin
Schön, schnell und deutsch

Als die *Cap Arcona* der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft 1927 zum ersten Mal den Atlantik überquerte, wurde sie in Rio de Janeiro von einer brasilianischen Militärkapelle begrüsst und in Buenos Aires vom argentinischen Staatspräsidenten besichtigt. Entstanden in der kurzen Zeitspanne zwischen Nachkriegsmisere und Weltwirtschaftskrise, als auch in Deutschland die zwanziger Jahre golden angehaucht waren, galt das Hamburger Märchenschiff als Symbol eines Landes, das seinen Platz in der globalen Staatenwelt wiederzugewinnen schien, und wurde zum völkerverbindenden Repräsentanten deutscher Industrie und Weltoffenheit – ähnlich dem Luftschiff *Graf Zeppelin,* dem die *Cap Arcona* auf der Südamerikaroute immer wieder begegnete.

32
Reich wie ein Argentinier
Bubikopf und Seidenstrümpfe

Die «Königin des Südatlantik» wurde schnell zum Lieblingsschiff superreicher südamerikanischer Familien, die den europäischen Sommer in Paris zu verbringen pflegten. Während die Passagiere der I. Klasse sich in den vornehm ausgestatteten Gesellschafträumen, die den gesamten Aufbau im Mittelteil des Schiffes einnahmen, vergnügten, auf dem Sportdeck tagsüber Tennis spielten und nachts bei tropischen Sommerfesten Tango tanzten, brachte der 206 Meter lange Schnelldampfer im Schiffsbauch Saisonarbeiter aus Südeuropa auf die Plantagen südamerikanischer Grossgrundbesitzer.

59
Krise
Himmlers Freunde

Nach dem Einbruch der Passagier- und Handelsschifffahrt in der Folge des Börsen- und Bankencrashs vom Oktober 1929 und den dramatischen politischen Umwälzungen in Deutschland, Brasilien und Argentinien während der frühen dreissiger Jahre gelang es der *Cap Arcona,* auch unter der Hakenkreuzflagge wieder an die Erfolge ihrer frühen Jahre anzuknüpfen – nicht zuletzt dank Vergnügungsreisen, die begüterte Touristen über Silvester nach Madeira und Nordafrika führten oder den Kurs über den Südatlantik als Kreuzfahrt anboten. Im Anschluss an die Neuordnung der Schifffahrt im nationalsozialistischen Deutschland gelangte die Hamburg-Süd zunehmend unter den Einfluss der Nährmittelfirma Dr. August Oetker, deren Leiter Mitglied des exklusiven «Freundeskreises Reichsführer SS» war.

93

Der Schiffsbuchhändler

Flucht und Vergnügen

Im Frühjahr 1939 führte der aus einer Verlegerfamilie stammende Hanns Kiasing während dreier Südamerikafahrten die bordeigene Buchhandlung, zu deren Kundschaft Vergnügungsreisende wie Gustaf Gründgens oder Hans Leip zählten. In den Monaten vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs dominierten unter den Fahrgästen zeitweise jüdische Flüchtlinge. Einige von ihnen mussten, vermeintlich der Verfolgung entkommen, nach der Überquerung des Meeres die Rückreise antreten, da ihre korrekt erlangten Visa aufgrund veränderter politischer Konstellationen in den Zielländern nicht mehr anerkannt wurden.

125

Titanic in Gotenhafen

U-Boot-Soldaten und Marinehelferinnen

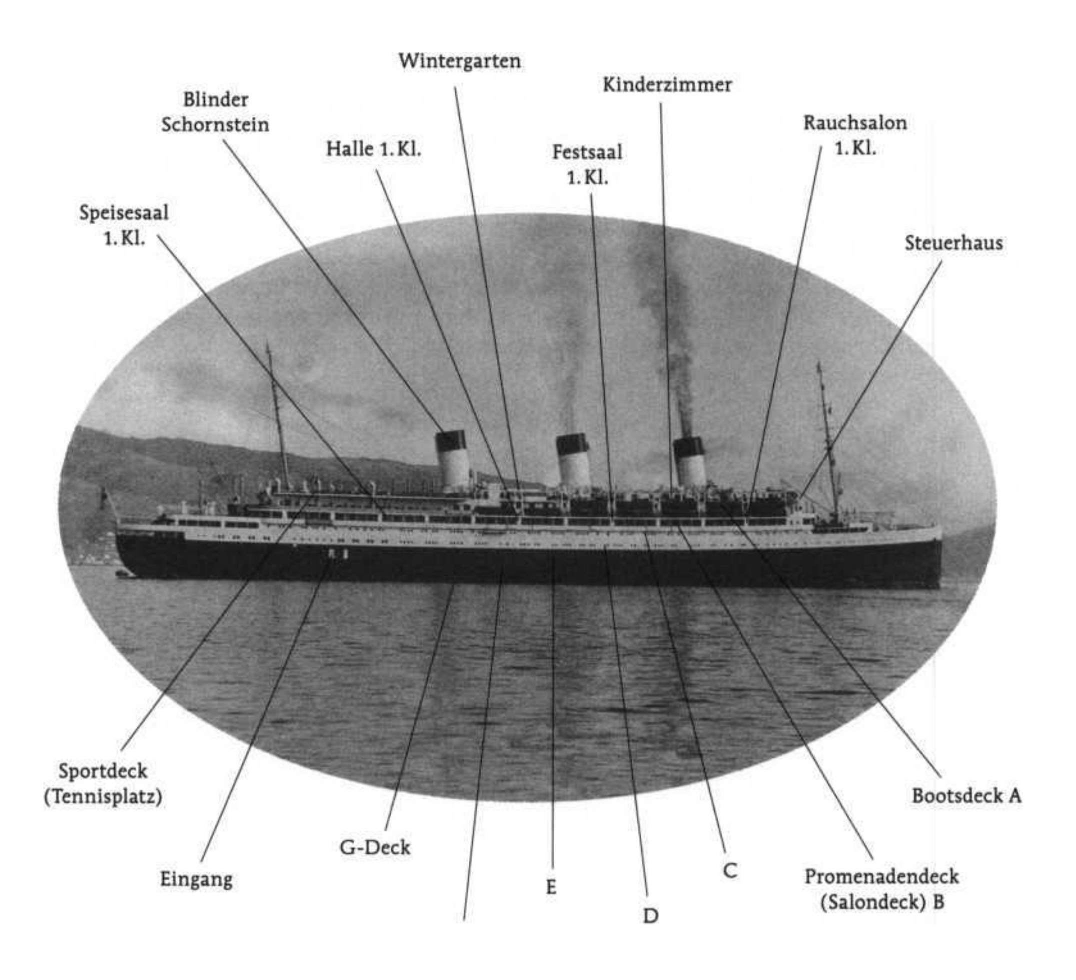
Nach Kriegsausbruch fuhr die *Cap Arcona* durch den Nordostseekanal nach Gdynia, das nach der Eroberung Polens durch die Wehrmacht in Gotenhafen umbenannt wurde. Im bedeutendsten deutschen Kriegshafen der Ostsee diente der Dreischornsteindampfer der Kriegsmarine als Wohnschiff. In den Gesellschaftsräumen des ehemaligen Luxusdampfers fanden Truppenbetreuungsabende und Ausbildungseinheiten für Soldaten statt, ab 1943 auch für Marinehelferinnen. Während der Dreharbeiten des Spielfilms *Titanic* auf der *Cap Arcona* traf im Sommer 1942 die Welt der Kinoprominenz auf die Helden der – noch – erfolgreichen U-Boot-Waffe. Im Oktober des folgenden Jahrs versammelten sich anlässlich einer Rüstungstagung Funktionäre und Industrieführer um Rüstungsminister Speer und Grossadmiral Dönitz auf der *Cap Arcona.*

158

Westwärts

Johannes Gerdts und Heinrich Bertram

Anfang Februar 1945 führte Kapitän Johannes Gerdts auf einer ersten Evakuierungsfahrt über zehntausend Personen von Gotenhafen nach Neustadt in Holstein. Nach dem Besuch eines Inspektions-Ingenieurs auf dem reparaturbedürftigen Schiff erschoss sich Gerdts in seiner Kabine. Am l.März übernahm der erfahrene Kapitän Heinrich Bertram das Kommando und brachte nach der Instandstellung der *Cap Arcona* in einer zweiten Evakuierungsfahrt rund neuntausend Verwundete und zweitausend Flüchtlinge von der Halbinsel Heia nach Kopenhagen. Am 14. April wurde die wiederum überholungsbedürftige *Cap Arcona* erneut in die Neustädter Bucht verlegt.



Cap Arcona: Decks in ursprünglicher Bezeichnung, Gesellschaftsräume I. Klasse im Aufbau mittschiffs. Die Räume der II. Klasse befanden sich hauptsächlich im hintern Teil des Dampfers, diejenigen der III. Klasse im Vorschiff. In den 1930er-Jahren erfolgte eine Umbenennung der Decks: Das bisherige *C*- wurde nun zum A-Deck, das D- zum B-Deck usf.

Cap Arcona und Graf Zeppelin

Schön, schnell und deutsch

«*Cap Arcona* ist immer noch das schönste, wenn auch nicht das grösste Schiff auf allen Meeren. Kein Wunder, dass es bei den Südamerikanern bald sozusagen zum guten Ton gehörte, mit ihm zu fahren», schreibt Ernst Rolin, seit der Jungfernfahrt der *Cap Arcona* im November 1927 Kapitän des Flaggschiffs der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft, in seinen 1934 veröffentlichten Lebenserinnerungen.

«Es war wohl auf der siebenten Ausreise des beliebten Dampfers», fährt Rolin fort, «dass wir einen scharfen Nordwest mit uns hatten, als wir eben in die Nordsee hinausgekommen waren. Die meisten Passagiere schliefen oder gingen früh in die Koje.

Eine Stunde vor Mitternacht leuchtete es plötzlich in der Höhe auf. Der Wachthabende dachte einen Augenblick an einen Meteor. Mit einem Mal formten sich aus den Lichtzeichen Morsebuchstaben: ‚Hier *Graf Zeppelin.'* Da klingelte auch schon die Funkstation: ‚Wir haben Verbindung mit dem Luftschiffe Der Scheinwerfer war klar und leuchtete hinauf. Da zog er hin, der schlanke, silberne Leib. Rote und grüne Lichter an den Seiten. Wieder gab er Morsezeichen: ‚Gute Fahrt, *Cap Arcona!* Gruss dem Commodore!' Das war Eckeners Gruss, den ich ein Jahr vorher nach Buenos Aires gebracht hatte. Dann verschwand der riesige Vogel im Dunst der Nacht.»

Der Schnelldampfer *Cap Arcona*, dessen Scheinwerfer im Herbst 1928 im



«Hamburg. *Cap Arcona* vor der Ausreise
bei Nacht». Im Vordergrund die U-Bahnlinie zwischen den
Stationen Baumwall und Landungsbrücken.

Nachthimmel über der Nordsee den silbernen Leib des Luftschiffs abtastete, war auf dem Weg von Hamburg nach Brasilien und Buenos Aires, während sich der eben erst in Dienst genommene *Graf Zeppelin* auf einer anderthalbtägigen Testfahrt befand, die von Friedrichshafen am Bodensee über ganz Deutschland bis an die Nordsee führte. Es war kein Zufall, dass Kommandant Hugo Eckener im Jahr zuvor mit Ernst Rolin, der als ranghöchster Kapitän der Hamburg-Süd den Titel Commodore trug, den Südatlantik überquert hatte: Eckener, einst ein enger Mitarbeiter von Ferdinand Graf von Zeppelin und nach dessen Tod im Jahr 1917 Kopf und treibende Kraft des Zeppelin-Konzerns, bereitete die Einrichtung eines transatlantischen Liniendienstes vor.

Wenige Jahre später, 1931, nahm *Graf Zeppelin* den regelmässigen Passagierverkehr nach Südamerika auf, von Friedrichshafen – später auch von Frankfurt – meist nonstop nach Pernambuco und weiter nach Rio de Janeiro. «Wir wischen uns die schweissnasse Stirn», berichtet der Korrespondent des *Berliner Tageblatts* Heinrich E. Jacob 1932 nach seiner Ankunft in Pernambuco. «Ja, ist das denn alles Wirklichkeit? Wir waren am Sonntag in Friedrichshafen, noch schmecken unsere Augen den Schnee. In der Nacht zum Montag fuhren wir ab – wir können doch nicht am Mittwochnachmittag, achtundsechzig Stunden später, plötzlich in Brasilien sein? Aber wir sind es – und wundern uns sehr. Und da wir jetzt herausklettern dürfen und diese Hochsommerwiese streicheln, klettert Eckener als Erster heraus. Ach, wie diese Wiese duftet. – Born dia!»

Eckener und seine Mitarbeiter betrieben eine effiziente Medien- und Öffentlichkeitsarbeit und luden immer wieder renommierte Journalisten und Schriftsteller ein, die über die Luftschifffahrten der weltweit führenden Firma berichteten. Hermann Hesse unternahm schon vor dem Ersten Weltkrieg eine *Spazierfahrt in der Luft.* Arthur Koestler «schwirrt» in den frühen dreissiger Jahren im «silbernen Pfeil» in wenigen hundert Metern Höhe über Länder und Meere «hinweg» – «der grosse Globus drehte sich da unten wie der kleine in der Schule, wenn ihn der Finger des Lehrers in Rotation versetzt. Wälder, Flüsse, Wogen, Städte tauchten auf und versanken, kreisend und fliehend, über den Rand des Horizonts. Begei-

sterte Menschen und flüchtende Tiere, heulende Sirenen von Dampfern und Fabriken folgten als gleichmässiges Echo, wo unser Schatten über die Erde zog.»

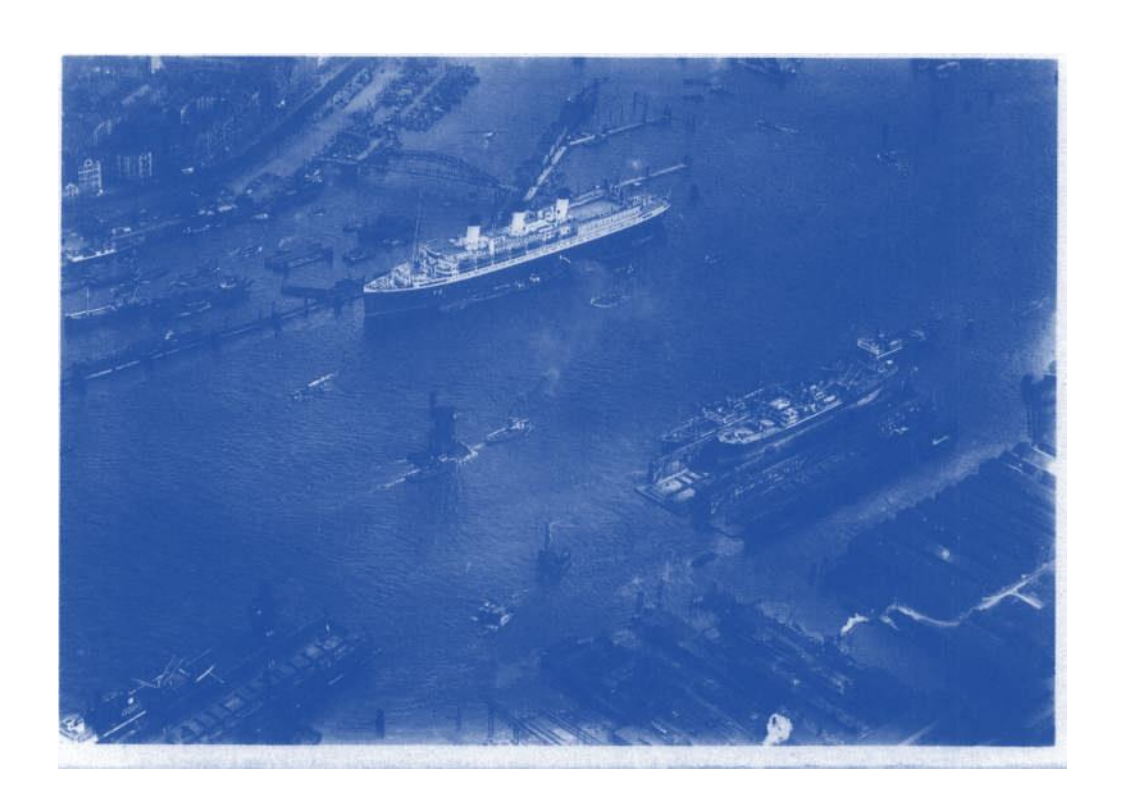
Während der Fahrt über den Atlantik lehnten sich die Passagiere des Luftschiffs über die schräg nach unten geneigten Fenster des Aufenthalts- und Speiseraums der Gondel, die, aus der Ferne kaum sichtbar, weit vorne am Bauch des gut 236 Meter langen Fahrzeugs angebracht war, und betrachteten das Meer, das in der Mondnacht – in den Worten Jacobs – «wie getriebenes Silber» unter ihnen lag, in der Frühsonne gleisste «wie schwarzer Stahl», sich später in «siebenerlei verschiedenem Grün» zeigte und bei hohem Seegang bekrönte «mit zornigem Schaum. Zwei Dampfer taumeln bergauf, bergab.»

Die Dampfer, die die Passagiere zwischen Europa und Südamerika aus den Fenstern des *Graf Zeppelin* beobachteten, verfolgten oft eine ähnliche Route wie das Luftschiff: eine möglichst direkte Linie von der Iberischen Halbinsel an den Kanarischen und den Kapverdischen Inseln vorbei nach Pernambuco, wo der südamerikanische Kontinent am weitesten ostwärts in den Atlantik ragt. Schnelldampfer wie die *Cap Arcona* schlugen einen Kurs weiter südlich ein, um die brasilianische Küste auf der Höhe von Rio zu erreichen. Während *Graf Zeppelin* bis 1936, als auch die *Hindenburg* einzelne Fahrten auf der Südamerikalinie übernahm, das einzige Fahrzeug auf dem Luftweg blieb, tummelten sich auf dem Wasserweg viele Schiffe zahlreicher Reedereien verschiedener Herkunft. Auch auf dem Südatlantik dominierten britische Schifffahrtsunternehmen, in einigem Abstand gefolgt von französischen und deutschen Linien, unter denen wiederum die Hamburg-Süd als ganz auf die Südamerikaroute spezialisierte Reederei den grössten Marktanteil hatte.

Vielleicht haben die Luftschiffpassagiere bei ihrem Flug über den Globus die winzige *Cap Arcona* auf der weiten Wasserfläche entdeckt, nachdem ihr Blick der viele Kilometer langen Spur des Kielwassers in der Breite des Dampfers gefolgt war, die die 206 Meter lange «Königin des Südatlantik» bei ruhiger See wie eine Schleppe nach sich zog. Aus geringerer Distanz waren auch die weiss schäumenden Bugwellen auszumachen, die sich wie bei allen Schiffen beidseitig in ei-

nem Winkel von knapp 20° abspreizten und in der Entfernung meist schnell verloren, und bei guter Sicht bald auch ein weiss gestrichener Streifen, der die Oberkante des schwarzen Schiffsrumpfs der *Cap Arcona* begrenzte, im Mittelteil überragt von einem Deckaufbau, der drei Schornsteine trug. Bei näherer Betrachtung stellte sich heraus, dass nur aus den vorderen beiden Rauchwolken entwichen – der hinterste Schornstein war wie bei der *Titanic* und andern Überseedampfern eine Attrappe. Die Schornsteine der *Cap Arcona* waren im untern Teil weiss und im obersten Drittel rot bemalt: Weisse Schornsteine mit roten Tops waren schon kurz vor dem Ersten Weltkrieg zum Merkmal der Hamburg-Süd-Dampfer geworden. Hinter den «Zigaretten-Schornsteinen» schloss sich auf dem Oberdeck ein Sportplatz in der Grösse eines Tennisfeldes an. Wenn sich das Luftschiff dem Dampfer näherte, versammelten sich die Passagiere auf dem Sportdeck, kletterten auf die Abschrankung des Tennisplatzes, winkten und schwenkten ihre Hüte. Die Begegnung mit einem Zeppelin auf dem offenen Meer bedeutete für die Fahrgäste des Schnelldampfers während der neuntägigen Überfahrt zwischen Lissabon und Rio eine willkommene Abwechslung. «Begegnungen mit Seeschiffen waren für beide Seiten stets erfreulich», stellt Hans von Schiller, langjähriger Kommandant des *Graf Zeppelin,* fest. «Die Dampfer, die tagelang nur See und Wolken kannten, wandten sich oft mit der Bitte um Besuch an den Zeppelin, wenn er in der Nähe war. Das geschah in rauher Seemannsart oft in einem Neckton. So sandte uns die *Cap Arcona,* eines der schönsten Schiffe auf dem Südatlantik, einmal den Funkspruch: ‚Tausend schöne Augen warten auf den Anblick Ihres schönen Schiffes.‘ Ein andermal aber, als sie wegen der schlechten Konjunktur in Südamerika nur wenige Passagiere an Bord hatte, wir aber ausverkauft waren, telegraphierte sie: ‚Sammeln für Luftschiffabwehrgeschütz!’ Wir antworteten: ‚Nicht schiessen, gute Leute stop anbieten Friedenspfeife, da bei uns sowieso Nichtraucher.‘»

Auch andere Schiffe der Hamburg-Süd lockten den *Graf Zeppelin* in ihre Nähe: «Eines Sonntagmorgens begegnete wir zwischen Bahia und Rio dem nach Süden fahrenden Dampfer *Monte Rosa*», erinnert sich Hans von Schiller. «Von



Cap Arcona an der Überseebrücke im Hamburger Hafen,
rechts unten im Bild Areal der Deutschen Werft.
Der Hamburg-Süd-Dampfer wurde 1927 in der benachbarten
Werft Blohm & Voss gebaut.

ihm erhielten wir folgenden Funkspruch: ,K. an K. (Kapitän an Kapitän): Anbiete Ihnen Flasche Sekt auf Flaggenknopf hinteren Mastes. Bitte Anweisung über Manövers Unsere Antwort lautete: ,Einverstanden, vorausgesetzt, dass gute Marke stop jedoch nicht hinterer Mast, sondern achtern, neben Flaggenstock bereithalten stop Kurs gegen Wind, laufe von achtern auf.'»

Die deutschen Urlauber, die 1936 auf der Monte *Rosa* – eigentlich ein Motorschiff und kein Dampfer – unterwegs waren, freuten sich: «Bei hellem Sonnenschein eine Begegnung mit einem unserer Luftschiffe, das war das Höchste, was wir an ausserordentlichen Überraschungen auf dieser Reise wohl erwarten durften», hält einer der Teilnehmer der Kreuzfahrt nach Afrika und Brasilien fest. Die Passagiere des 152 Meter langen Zweischornsteinschiffs erfuhren vom bevorstehenden Ereignis, noch bevor die Sektflasche neben dem Flaggenstock am Heck bereitgehalten wurde: «Wie elektrisiert stürzte alles an Bord auf Deck, möglichst zu den höchsten Stellen, die uns zu betreten gestattet sind, um ja den besten Blickpunkt für ein solches Ereignis zu erwischen. Manche erkletterten die Aufbauten des Schiffes, oder sie setzten sich auf die mit Segeltuchdecken überzogenen Rettungsboote. Die photografischen Apparate werden gerichtet, mit den Ferngläsern wird backbord achtern der Horizont eifrig abgesucht. Der Zeppelin ist schon in Sicht. Als kleiner, dunkler Punkt kann man ihn wahrnehmen, der schneller und schneller sich vergrössert und sicheren Kurs auf unser Passagierschiff nimmt. Nun werden auch die Konturen des Luftschiffs deutlich. Wohl kaum noch tausend Meter trennen uns noch von dem gewaltigen Luftschiff. Man meint unwillkürlich, dass es seine Fahrtgeschwindigkeit schon wesentlich verlangsamt hat. Überall treten jetzt die Apparate in Tätigkeit, unzählige Aufnahmen werden gemacht, und, ohne dass man es sonderlich merkt, steht das Luftschiff über unserer Monte *Rosa*. Die Begeisterung kennt keine Grenzen. Rufen und Winken vom Dampfer zum Luftschiff und von diesem, wo an allen Fenstern die Passagiere Sichtbarwerden, zu unserem Schiff herab.

Inzwischen ist der Zeppelin schätzungsweise auf eine Höhe von 30 Metern über unser Schiff hinuntergekommen. Drei von den fünf Moto ren sind abge-



Cap Arcona, Luftbild. Auf dem Oberdeck achtern
der Tennisplatz, darunter befindet sich der Speisesaal I. Klasse.
Auf dem Salondeck schliessen sich im Aufbau mittschiffs
die weiteren Gesellschaftsräume an:
Halle, Festsaal und zuvorderst Rauchsalon.

stoppt, um in gleicher Geschwindigkeit über uns bleiben zu können und das Manöver des Hochholens der Schaumweinflasche sicher durchzuführen.

Unten auf dem Deck ertönt die Schiffsmusik, spielt die Nationalhymne, in die die Passagiere begeistert einstimmen. Vom Fenster der Führergondel ist eine Leine herabgelassen, die schon nach kurzen Versuchen von den beiden Matrosen am Mast ergriffen wird, um den Flaschengruss der *Monte Rosa* zum Luftschiff zu senden. Umflattert von einem Wimpel sieht man plötzlich den Flaschengruss hochgehoben und Kurs auf die Führergondel nehmen, wo er bald darauf durch ein Fenster glücklich eingezogen wird. Nochmals ein Winken von der Führergondel als Dank an unseren Kapitän, dann setzen alle Motoren in voller Kraft wieder ein und mit einem dreimaligen Sirenengruss unseres Schiffes nimmt nun der *Graf Zeppelin* Abschied von uns. Nun erst zeigt sich die gewaltige Geschwindigkeit. Ungehemmt zieht er im Äther davon, seinem Ziele entgegen. Alle bleiben noch wie gebannt stehen und sehen ihm nach, bis er schnell in Richtung Rio de Janeiro am Horizont verschwunden ist.»

Das Schiffsorchester intoniert die Nationalhymne beim Zusammentreffen mit *Graf Zeppelin,* der vom deutschen Urlauber als «unser Luftschiff» bezeichnet wird: Zeppeline waren nicht bloss einzigartige Verkehrsmittel, die in einer bisher unerreichten Geschwindigkeit fünfundzwanzig Passagiere von Europa nach Südamerika bringen konnten, sondern verkörperten – besonders in den späten zwanziger Jahren – Deutschlands Nationalstolz.

Durch den Ersten Weltkrieg war Deutschland in eine desolate Lage geraten. Im Versailler Vertrag wurde im Januar 1919 die Kriegsschuld Deutschlands und seiner Verbündeten festgeschrieben und damit die Verpflichtung, als Urheber für Verluste und Schäden aufzukommen, die die Kriegsgegner erlitten hatten. Die Reparationszahlungen trugen dazu bei, dass das durch die Aufnahme von Kriegsanleihen ohnehin hochverschuldete Deutschland wirtschaftlich nicht vom Fleck kam und in die Spirale der Hyperinflation geriet, die etwa das Porto für einen Inlandbrief von Ende Juni 1923 bis Mitte November des gleichen Jahres von hun-

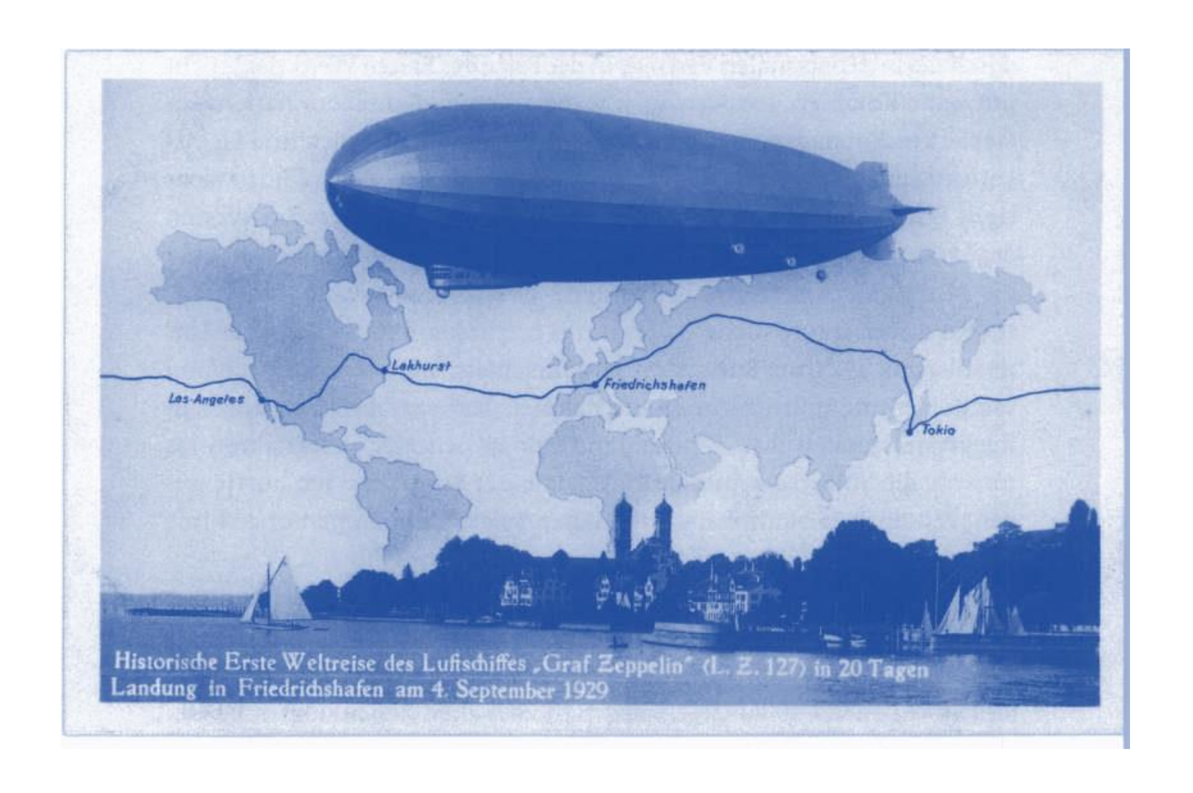


Deutsche Wunderwaffen des Ersten Weltkriegs, kommentiert auf der Rückseite der Ansichtskarte: «Der unbeschränkte U-Bootkrieg. Unsere U-Boote und Zeppeline sichten die englische Küste.»

dert Mark auf zehn Milliarden Mark anwachsen liess. Deutschland hatte durch die internationalen Verträge in der Folge des Ersten Weltkriegs nicht nur seine Kolonien, sondern auch mehr als einen Achtel des nationalen Gebiets verloren, darunter Westpreussen und Posen an Polen und Elsass-Lothringen an Frankreich. Damit gingen auch drei Viertel der förderträchtigen Eisenerz- und ein Viertel der Steinkohlelager verloren. Im Westen des Landes waren im Moselgebiet und über den Rhein hinaus bis weit über die Mitte der zwanziger Jahre alliierte Besatzungstruppen stationiert, zudem waren französische Truppen mit belgischer und italienischer Unterstützung 1923 ins Ruhrgebiet einmarschiert, nachdem Deutschland mit Kohle- und Holzlieferungen im Rahmen der Reparationszahlungen in Rückstand geraten war. Deutschland galt in den Nachkriegsjahren als nicht in die Völkergemeinschaft integrierbarer Schurkenstaat, durfte weder 1920 noch 1924 an den Olympischen Spielen teilnehmen und wurde erst 1926 in den Völkerbund aufgenommen.

Weite Teile der deutschen Bevölkerung empfanden die Behandlung ihres Landes als ungerecht. Viele Deutsche verstanden sich weit eher als Mitglied einer auf sich gestellten Volksgemeinschaft denn als Teil einer weltumspannenden Völkergemeinschaft. Sie sahen sich als Opfer der Geschichte, lehnten die Verantwortung für die Katastrophe des Weltkriegs ab und waren der Meinung, dass das tapfere, unbesiegbare deutsche Heer seine Niederlage einer hinterrücks erfolgten Attacke durch Sozialisten und Juden zu verdanken hätte. Auch nach Kriegsende verharrten die Kriegsgegner – besonders Deutschland und Frankreich, das sich ebenfalls lange unversöhnlich zeigte – in politischen Schützengräben.

Ressentiments gegen Frankreich blitzen auch in der *Reporterfahrt ins neue Südamerika* wiederholt auf, die der Reisejournalist Albert Köhler nach der Jungfernfahrt der *Cap Arcona* veröffentlichte: «In der Bucht wird gestoppt, der Hafen ist zur Einfahrt zu miserabel. Frankreich hat nur Geld für sein Heer, nicht für seine Häfen. Die Schifffahrt mag verrecken, wenn nur der Säbel klirrt», kommentiert Köhler die Annäherung an Boulogne-sur-Mer, den ersten Hafen, den die *Cap Arcona* auf ihrer Fahrt nach Südamerika anlief. Zwei kleine französische Dampfer



Der Flug des *Graf Zeppelin* rund um den Erdball machte
Hugo Eckener weltberühmt. Beim fahrplanmässigen Verkehr
auf der Südamerikaroute begegnete das schnelle Luftschiff
immer wieder der *Cap Arcona.*

näherten sich dem grossen deutschen Schiff, um Passagiere und Fracht vom und zum Festland zu bringen. «Ein paar Jungen verwinden es nicht, mit höllischer Freude oben vom Promenadendeck herab in die Schornsteine der Franzosen zu spucken. Ich weise sie zurecht, aber sie behaupten: ‚Bei uns an der Mosel haben sie uns auch bespuckt!' – Lange liegen wir vor Boulogne. Das scheint mir fast die Absicht der Hafenbehörde, damit die *Cap Arcona* die Rekordfahrt in 15 Tagen bis Buenos Aires nicht leisten könne.»

Der Welterfolg von Eckeners Zeppelinen war Balsam für Deutschlands wunde Seele. Im Ersten Weltkrieg hatten die nun bejubelten deutschen Starrluftschiffe noch als Inbegriff heimtückischer und perfider Waffen gegolten, vergleichbar nur mit U-Booten. Deutsche Militärluftschiffe griffen besonders in den ersten Kriegsjahren zivile Ziele jenseits der Frontlinien an, bombardierten Warschau, Antwerpen, Paris und London, kombinierten schon bald Sprengbomben, die brennbare Gebäudeteile freilegen und Rettungseinsätze behindern sollten, mit Brandbomben, entwickelten also, wenn auch in vergleichsweise bescheidenem Ausmass, die im Zweiten Weltkrieg angewandten, verheerenden Methoden des «moral bombing»: «Ich kann mir keinen schöneren Moment vorstellen, als wenn die erste 300-Kilo-Bombe unten Ángelangt mit einem enormen Krachen detoniert, so dass selbst das mehrere tausend Meter hohe Schiff erschüttert wird», heisst es im Bericht eines Luftschiff-Offiziers, der Einsätze über England flog.

Nach dem Krieg mussten nicht nur die verbliebenen Militärluftschiffe an die Alliierten abgegeben werden, sondern auch die beiden Passagierluftschiffe, die im Liniendienst auf der Strecke Friedrichshafen-München-Berlin eingesetzt wurden. Da Deutschland in den ersten Nachkriegsjahren keine motorisierten Flugzeuge und Luftschiffe bauen durfte, war die Luftschiffbau Zeppelin GmbH lahmgelegt, zudem sollten die Friedrichshafener Luftschiffhallen abgebrochen werden. Hugo Eckener gelang es nun, den Luftschiffbau weiterzuführen, indem er vorschlug, einen Teil der Reparationsleistungen an die USA durch die Lieferung eines Luftschiffs abzudecken. Die USA willigten unter der Bedingung ein, dass das «Reparationsluftschiff» frei Haus nach Amerika geliefert werden konnte. Eckener

brachte den zweihundert Meter langen Zeppelin Mitte Oktober 1924 über das Meer nach Lakehurst. «Möge er», wünscht sich der Luftschiffer Anton Wittemann, der Eckener auf dem einundachtzigstündigen Transatlantikflug begleitete, «als aufrichtiger Sendbote deutschen Friedensbeweises, durch seine schnelle Verbindung zwischen der Alten und der Neuen Welt dazu beitragen, die Schranken zwischen den beiden Völkern niederzureissen und einander durch gegenseitiges Vertrauen näherbringen. Möge es dem deutschen Volke, das durch sein unerreichbares technisches Kunstwerk den Beweis erbracht hat, kulturellem Fortschritt jederzeit zu dienen, auch weiterhin vergönnt sein, seinen Anteil hierzu beitragen zu dürfen, zum Segen des deutschen Volkes wie der gesamten Menschheit.»

Hugo Eckener wurde in Amerika und Deutschland stürmisch gefeiert. Nachdem die Alliierten das Bauverbot für motorgetriebene Luftfahrzeuge 1925 aufgehoben hatten, machte sich die Friedrichshafener Firma an den Bau des *Graf Zeppelin,* der zu mehr als der Hälfte durch eine landesweite Geldsammlung, die Zeppelin-Eckener-Spende, finanziert wurde, während der Rest der Baukosten durch das Deutsche Reich und die Luftschiffbau-Firma getragen wurde. *Graf Zeppelin* festigte Eckeners Weltruhm: Im Spätsommer 1929 umrundete das neue Luftschiff als erstes Flugobjekt den Globus, Hugo Eckeners Porträt gelangte auf die Titelseite des *Time Magazine.* Eckener wurde – laut Eintrag in der *Deutschen Biographie* – «zur Persönlichkeit von universellem Format. Musisch gebildet, ausserordentlich belesen und nachhaltig der freien Rede mächtig, wirkte er überall im Ausland als vornehmer Repräsentant Deutschlands. Abseits jeder politischen Diplomatie mehrte er nach verlorenem Kriege auch den neuen politischen Kredit und trug besonders zu einer amerikanisch-deutschen Entspannung bei.»

Die *Cap Arcona* umrundete nicht die Welt, und Ernst Rolin schaffte es nicht auf das Cover des *Time Magazine,* doch das Luxusschiff stand wie das Luftschiff für ein neues Deutschland, das in der Phase zwischen Währungsreform und Wirtschaftskrise, als die zwanziger Jahre auch in Deutschland zumindest golden angehaucht waren, für eine Nation, die ihren Stolz zurückerlangte. Das Verhältnis

zwischen den Kriegsgegnern begann sich zu normalisieren. Aus den Reichstagswahlen 1928 ging mit fast dreissig Prozent Stimmenanteil einmal mehr die Sozialdemokratische Partei als Siegerin hervor und war anschliessend in einer grossen Koalition mit bürgerlichen Mitteparteien an der Regierung beteiligt – die Nationalistische Deutsche Arbeiterpartei NSDAP musste dagegen Stimmenverluste hinnehmen und blieb mit 2,6 Prozent der Stimmen eine Splitterpartei. Die deutsche Industrieproduktion überflügelte die englische, die Arbeitslosenquote war tiefer als in Grossbritannien, mit rund zehn Prozent allerdings deutlich höher als in Frankreich und den USA. Die *Cap Arcona* war das grösste Schiff, das in Deutschland seit dem Krieg gebaut wurde, erreichte zwar nicht die Ausmasse der drei gigantischen Dampfer, die als grösste Schiffe der Welt kurz vor dem Ersten Weltkrieg in Hamburg vom Stapel gelaufen waren, verzichtete aber auch auf die Grossspurigkeit, die bei den drei Vorkriegsdampfern schon in ihren martialischen Namen *Imperator*, *Vaterland* und *Bismarck* zum Ausdruck kam. Die *Cap Arcona*, benannt nach dem Kap Arkona, einer ins Meer ragenden Steilküste im Norden der Insel Rügen, jedoch weicher und international eingängiger zweifach mit C statt mit K geschrieben, strahlte dagegen in ihrer wohlproportionierten Silhouette und mit den lebendig roten Topps eine Leichtigkeit aus, die den Vorkriegsmonstern abging, verfügte über modern ausgestattete, luftige Gesellschaftsräume, vermochte höchste Ansprüche einer reichen Kundschaft zu erfüllen, fuhr pannenfrei, hielt ihren Fahrplan ein und war vorerst das schnellste Schiff auf der Südamerikaroute – ein Musterbeispiel «dessen, was der deutsche Reeder an technischer Zuverlässigkeit und an organisatorischer Gewissenhaftigkeit leisten konnte», wie es im Geleitwort zu Rolins Lebenserinnerungen heisst. «Diese Welt des deutschen Schiffes war kein äusserer Schein, sondern die solide Summe aller guten deutschen Eigenschaften. Wenn es hinausfuhr in fremde Häfen, an ferne Küsten, dann blieb es immer ein wertvolles Stück der Heimat, aber ausgestattet mit allen guten Fähigkeiten, sich in die Wünsche und Bedürfnisse der fremden Völker einzufühlen, denen es ebenso dienen musste wie den eigenen.»

Und der Reisejournalist Albert Köhler meint mit einem Seitenhieb auf den Parlamentarismus der Weimarer Republik: «Ein einziger Dampfer wie *Cap Arcona*, der für deutsche Technik und Leistung eine klare Sprache spricht und der die Völker aller Zungen friedlich zu einer grossen Familie in seine fabelhaft eleganten Räume schliesst, hebt Deutschlands Weltgeltung und auch seine Börsenaktien mehr als tausend Reichstags-,Reden'.»

Die Probefahrt der *Cap Arcona* wurde Ende Oktober 1927 in Hamburg und entlang der Elbe von Abertausenden von begeisterten Zuschauern bejubelt, und als das neue Schiff auf seiner Jungfernfahrt Anfang Dezember des gleichen Jahres im Hafen von Buenos Aires lag, kamen innerhalb eines Tages über fünfzehntausend Besucher an Bord, um das neue Wunderschiff zu besichtigen. Der argentinische Staatspräsident Marcelo Torcuato de Alvear, der es sich am folgenden Morgen, kurz vor Beginn der Rückfahrt, nicht nehmen liess, den Schnelldampfer ebenfalls zu besichtigen, beglückwünschte die Hamburg-Süd in einem Telegramm für die «hervorragende Leistung, welche Ihr Dampfer *Cap Arcona* darstellt», und schliesst: «Ich betrachte dieses Schiff als einen würdigen Vertreter des gewaltigen Fortschritts der deutschen Schifffahrt und Industrie und hoffe, dass es ein weiteres Bindeglied für die Annäherung und Förderung der guten Beziehungen sein wird, welche unsere Völker verbinden. Alvear, Präsident der argentinischen Nation.» Nach Ablauf seiner Präsidentschaft (1928) überquerte Alvear den Atlantik mehrmals auf der *Cap Arcona.*

Ernst Rolin brauchte keinen Dolmetscher, als er den Staatspräsidenten durch die *Cap Arcona* führte. Der Commodore sprach fliessend Spanisch. Rolin, geboren 1863 in Gowarzewo in der damals preussischen Provinz Posen – heute polnisch –, war als fünfzehnjähriger Schiffsjunge auf einem Segler nach fünfundsechzigtägiger Fahrt zum ersten Mal von Hamburg nach Südamerika gelangt. Bereits im Besitz des Kapitänspatentes, trat er 1890 bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Dienst, die 1871 gegründet worden war, im gleichen Jahr wie das Deutsche Reich. Für die Hamburg-Süd fuhr Ernst

Rolin jahrelang der südamerikanischen Küste entlang, zuerst nach Patagonien und Feuerland, später in den Norden Brasiliens, führte dann komfortable Passagierdampfer über den Südatlantik und war auch bei Kriegsausbruch Ende Juli 1914 auf dem Weg von Hamburg nach Pernambuco.

Unter den Passagieren befanden sich auf dieser Fahrt, berichtet Rolin in seinen Lebenserinnerungen, «Vertreter der verschiedensten Nationen. Als die Kriegserklärungen bekanntwurden, herrschte an Bord begreiflicherweise erhebliche Aufregung.» Mit einer kurzen Ansprache, die er auf Deutsch, Spanisch und Englisch hielt, gelang es dem Kapitän, die zerstrittenen Passagiere zu beruhigen: «Wir haben im vollen Frieden die europäischen Häfen verlassen und sind von der Kriegserklärung überrumpelt worden. Der Krieg wird an Land ausgetragen. Daher bitte ich jeden Einzelnen unter Ihnen, seine persönliche Einstellung und Stimmung zurückzustellen und, jeder an seinem Teil, die schöne Harmonie mit hochzuhalten, die bis jetzt an Bord geherrscht hat. Mir persönlich liegt es völlig fern, hier an Bord zwischen den einzelnen Nationen irgendwelchen Unterschied zu machen. Ich stehe jedem von Ihnen mit derselben Bereitwilligkeit zur Verfügung.»

Bald wurde der Krieg nicht mehr nur an Land ausgetragen. Brasilien zählte zu Beginn des Kriegs zu den neutralen Staaten. Mit einem Dutzend anderer deutscher Dampfer lag Rolins *Cap Vilano* – schon damals benannte die Hamburg-Süd ihre beliebten Passagierschiffe nach Kaps, schon damals gab es auch eine erste *Cap Arcona* – untätig im Hafen von Pernambuco, vorerst auch aus deutscher Sicht gut informiert über das Kriegsgeschehen durch eine später von englischer Seite gekappte Kabelverbindung, die von Deutschland über Spanien durch das Meer nach Brasilien führte. Als deutsche Torpedoboote brasilianische Dampfer torpedierten, die Kriegsmaterial nach Frankreich lieferten, wurden im Sommer 1917 die *Cap Vilano* und die übrigen deutschen Schiffe beschlagnahmt, Brasilien erklärte Deutschland bald darauf den Krieg.

Ernst Rolin verliess Brasilien und begab sich nach Argentinien, erlangte dort sowohl das Bürgerrecht als auch das argentinische Kapitänspatent und übernahm einen Küstendampfer. Nach dem Krieg mussten die deutschen Reedereien

sämtliche grösseren Schiffe und einen Teil der kleineren an die Alliierten abgeben, womit die im Krieg erlittenen Verluste der Siegerstaaten zwar nicht ansatzweise ausgeglichen werden konnten, was aber auch die Hamburg-Süd praktisch ihrer gesamten Flotte beraubte. Die ersten Nachkriegsfahrten unternahm die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit drei Schonern, die mit Salzlieferungen nach Südamerika segelten. Doch wie andere deutsche Reedereien erholte sich die kapitalkräftige Gesellschaft rasch, nach Aussage des Schifffahrtshistorikers Hartmut Rübner nicht zuletzt dank staatlicher Anschubfinanzierung, Deviseneinnahmen sowie der Tatsache, dass deutsche Firmen aufgrund der schwachen Währung und der tiefen Löhne auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig blieben. 1921 gelang es der Reederei, mehrere der konfiszierten Dampfer zurückzukaufen, darunter die *Cap Polonio,* einen fast zweihundert Meter langen Dreischornsteindampfer, der 1914 vom Stapel gelaufen war. Nachdem die *Cap Polonio* bei Blohm & Voss in Hamburg revidiert und mit Ölfeuerung ausgestattet worden war, übernahm Rolin 1922 das Kommando des Ozeanriesen, dessen Kapitän er bis zur Jungfernfahrt der *Cap Arcona* im Herbst 1927 blieb.

Albert Köhler beschreibt in seinem Reisebericht, wie der Kapitän, der sieben Sprachen perfekt beherrschte, «in Tennishose und Sonnenbrille» über das Deck der *Cap Arcona* promenierte, umringt von Kindern, die «Il commodore!» rufen, und erlebte ihn als Promoter für Deutschland: «Wie viel Freunde ein Mann wie Rolin auf jeder Fahrt für sein Vaterland wirbt, das könnte ihm eine Geheimratsurkunde nur schwach vergelten. Wer Rolin schätzt, schätzt Deutschland. Und Rolin schätzt jeder, der nur einmal seinen Erzählungen gelauscht hat.»

Weltgewandt und polyglott waren Ernst Rolin wie Hugo Eckener in den wenigen, hoffnungsvollen Jahren zwischen Nachkriegsmisere und Weltwirtschaftskrise Botschafter für ein Deutschland, das sich aufmachte, eine neue, selbstbewusste Stellung innerhalb der Völkergemeinschaft einzunehmen, jenseits von nationalistischer Arroganz, larmoyanter Geschichtsklitterung und Ausblendung der Eigenverantwortung für die katastrophalen Folgen des Grossen Krieges.

Mit Luftschiff und Luxusdampfer meldete sich Deutschland zurück – ähnlich wie nach dem Zweiten Weltkrieg mit VW Käfer und dem Fussballwunder von Bern. Noch 1934, als die *Cap Arcona* am 9. März zum fünfzigsten Mal in Santos, der Hafenstadt vor São Paulo, eintraf, zeugt ein brasilianischer Zeitungsbericht von der ungebrochenen Ausstrahlung der beiden Verkehrsmittel: «Wenn das stolze Schiff wieder in den Hamburger Hafen einläuft, dann hat es eine Entfernung von insgesamt siebenhunderttausend Seemeilen mit fahrplanmässiger Pünktlichkeit und ohne den geringsten Zwischenfall zurückgelegt. Die *Cap Arcona* ist in unseren Augen mehr als ein grosser, schöner Passagierdampfer. Sie ist das Schiff, dem unsere Herzen gehören. *Graf Zeppelin* und die *Cap Arcona,* die sich oft auf hoher See begegnet sind, und in neuerer Zeit auch die Dornier-Wal-Maschinen, die den ersten regelmässigen Luftpostdienst zwischen Europa und Brasilien versehen, sie gehören zusammen, denn sie arbeiten für den Weltverkehr.»

Die Flugboote der aus einer Tochtergesellschaft der Friedrichshafener Zeppelinwerke entstandenen Firma Dornier läuteten das Ende der vergleichsweise gemütlichen Ära der Schnelldampfer und der noch schnelleren Luftschiffe ein. Vorerst dienten die Flugzeuge, die auf dem Wasser landen konnten, der Beschleunigung des transatlantischen Postverkehrs. *Graf Zeppelin* erreichte Südamerika zwar in wenigen Tagen, verfügte jedoch nur über eine beschränkte Transportkapazität. Da es die Reichweite der Postflugzeuge noch nicht erlaubte, die Distanz von Europa oder Afrika nach Südamerika ohne Zwischenstopp zu überwinden, brachten Dornier-Maschinen der Lufthansa die Postsäcke vor Afrika auf dem offenen Meer zu Linienschiffen wie der *Cap Arcona,* welche die Säcke aufnahmen, um sie in der Nähe der brasilianischen Küste wiederum an Flugboote des südamerikanischen Syndicato Condor zu übergeben, die die Post in Windeseile ans Festland brachten. Der erste Test für diesen beschleunigten Postversand gelang im März 1930, wie Ernst Rolin berichtet: «Auf der Ausreise machte ein Flugzeug des Syndicats Condor ein interessantes Experiment. Um den Seeweg der europäischen Post abzukürzen oder den ausfahrenden Schiffen die Post später nachzubringen, kam man auf den Gedanken, einen wasserdichten Sack in voller Fahrt an



Der brasilianische Flugpionier Alberto Santos-Dumont
unternahm 1906 in einem selbstgebauten Doppeldecker mit nach vorne
gerichtetem Kastendrachen in Paris einen Rekordflug über 220 Meter.
Als Passagier der *Cap Arcona* musste er 1928 miterleben, wie ein nach ihm
benanntes Flugzeug, das ihn vor der brasilianischen Küste begrüssen
wollte, explodierte und ins Meer stürzte.

eine vom Schiff ausgesteckte Leine zu binden, die dann an Bord eingeholt wird. Dieser Versuch gelang der *Cap Arcona* im Hafen von Rio vollkommen. Das Wasserflugzeug *Santos Dumont* arbeitete sich auf dem Wasser an die Leine heran. Wir nahmen und gaben den Postsack unversehrt an und von Bord.» Dieses System des Postverkehrs wurde bis 1934 beibehalten, als die Lufthansa die gesamte Route übernahm, indem sie vor Afrika und Südamerika umgebaute Frachtschiffe einzusetzen begann, die als Zwischenstationen für die Dornier-Flugzeuge dienten, die Flugboote mit einem Kran aus dem Wasser hoben und dann, neu betankt, entlang einer Schiene mittels einer Katapultvorrichtung zur Fortsetzung ihrer Reise wieder in die Luft schleuderten.

Das Flugboot *Santos Dumont*, das Commodore Rolin erwähnt, war nach dem brasilianischen Flugpionier Alberto Santos-Dumont benannt, der um die Jahrhundertwende in Paris spektakuläre Flugexperimente unternahm. «Der kleine Santos», wie der 167 Zentimeter grosse Brasilianer mit französischen Wurzeln genannt wurde, liess sich als Erbe eines schwerreichen Kaffeepflanzers im Alter von achtzehn Jahren in Paris nieder, der europäischen Hauptstadt der südamerikanischen Oberschicht. 1898 baute er einen funktionsfähigen, kugelförmigen Ballon aus Japanseide und mit einem Bambuskorb, der mit einem Gewicht von bloss zwanzig Kilogramm ohne Weiteres als Handgepäck transportierbar war. 1901 umrundete er in einem ebenfalls selbstgebauten, mittels Verbrennungsmotor lenkbaren Luftschiff als Erster den Eiffelturm, zwei Jahre später konstruierte der als stets elegant gekleidet, höflich und mutig beschriebene Santos-Dumont ein elf Meter langes, gelbes Luftschiff, das er als innerstädtisches Verkehrsmittel einsetzte, wenn er etwa im Jugendstil-Restaurant Maxim’s Baron Edmond de Rothschild traf, in dessen Park er gelegentlich abstürzte, oder den Juwelier Louis Cartier, der für Santos eine Armbanduhr kreierte, die heute noch im Handel ist.

1906 unternahm der ausserhalb Brasiliens weitgehend vergessene Flugpionier mit einem Doppeldecker auf Fahrradrädern, dessen nach vorne gerichteter Schwanz am Bug von einem Kastendrachen stabilisiert wurde, den Versuch, als

Erster mit einem Motorflugzeug über hundert Meter weit zu fliegen. Als er sein Gerät zu diesem Zweck im Bois de Boulogne platzierte, hatte sich auch Louis Blériot, der 1909 als Erster den Ärmelkanal überfliegen sollte, mit seiner Maschine bereit gemacht, um den Preis für den ersten Hundertmeterflug zu ergattern. Santos überliess Blériot den Vortritt und setzte erst zum Start an, als Bleriots Flugmaschine nach mehreren Startversuchen zum Wrack geworden war, ohne überhaupt abgehoben zu haben. Anschliessend flog der kleine Santos mit seinem Gefährt, das schwerer als Luft war, über zweihundertzwanzig Meter.

Desinteressiert an Konkurrenz und der bald einsetzenden Kommerzialisierung des Flugwesens und angewidert von der Entwicklung der Luftwaffe zog sich Alberto Santos-Dumont aus dem Geschäft zurück, lebte zeitweise in Europa und in Brasilien, erkrankte an multipler Sklerose und setzte sich für die Ächtung des Luftkriegs ein. Eine entsprechende Eingabe, die Santos-Dumont an den Völkerbund richtete, blieb unbeantwortet.

1928 fuhr der Flugpionier a. D., der sich auch schriftstellerisch betätigte, auf der *Cap Arcona* nach Brasilien, wo er Mitglied der nationalen Literaturakademie werden sollte. Am 3. Dezember, einige Wochen nach der nächtlichen Begegnung des Schnelldampfers mit dem *Graf Zeppelin* über der Nordsee, erschienen zur Begrüssung des berühmten Gastes vor der brasilianischen Küste zwei Wasserflugzeuge mit Fliegern und Vertretern der brasilianischen Intelligenz an Bord, vollführten luftakrobatische Kunststücke und wollten Blumen und einen Willkommensgruss an einem kleinen Fallschirm über den auf dem Deck versammelten Passagieren der *Cap Arcona* abwerfen. Doch das eine der beiden Flugzeuge, die nach dem Gefeierten benannte *Santos Dumont* des Condor-Syndikats, übernahm sich, explodierte und stürzte ins Meer.

Alle Insassen waren tot. Alberto Santos-Dumont nahm an den Begräbnissen sämtlicher Opfer teil.

Am Morgen des 23. Juli 1932, dreieinhalb Jahre später, beobachte Santos-Dumont in seinem Haus an der brasilianischen Küste zwei Flugzeuge, die im Tiefflug über den Strand flogen und Bomben abwarfen – in Brasilien war eine

Revolte ausgebrochen, die von der Regierung schliesslich nicht zuletzt dank des Einsatzes der Luftwaffe unterdrückt werden konnte. Santos-Dumont erhängte sich im Badezimmer mit einer Krawatte.

Schon auf seiner ersten Südamerikafahrt fuhr der *Graf Zeppelin* zu Ehren «des Vorkämpfers des Luftschiffes» Santos-Dumonts über Brasilien eine Schleife. Aus dem hochgeklappten Fenster des Zeppelins wurde laut Hugo Eckener «ein prächtiger Blumenstreif» hinuntergeworfen.

Reich wie ein Argentinier

Bubikopf und Seidenstrümpfe

«Schon beim Anblick eines Überseedampfers wird die Phantasie wach, breitet ihre Schwingen aus und fliegt in Palmenwälder unter heisser Sonne zu rauschendem Leben in weiten, unbestimmten Fernen, zu Eilanden, verloren im Weltmeer, auf denen dunkelhäutige Menschen das Leben im Rhythmus der Natur kindhaft und glücklich leben, zu allem, was die Sehnsucht sucht und nie finden wird», schrieb Hans Röhring in der *Kölnischen Zeitung.* «Diese Gedanken überkamen mich, als ich, die Einladung der Hamburg-Süd in der Tasche, von Köln nach Hamburg fuhr, um an der Probefahrt der *Cap Arcona* teilzunehmen.»

Die anderthalbtägige Probefahrt, an der Ende Oktober 1927 zahlreiche Presseleute teilnahmen, führte nicht in die weiten Fernen der sonnigen Tropen, sondern bei stürmischem Wetter bis auf die Höhe der westfriesischen Insel Terschelling vor der niederländischen Küste, wo die *Cap Arcona* wie geplant wendete, um nach Hamburg heimzukehren. Die Wellenberge, die auf der wilden Nordsee gegen den Dampfer krachten, verunmöglichten zeitweise den Aufenthalt auf dem Promenadendeck und schlugen bis aufs oberste Deck, das Sportdeck. Seekranke Passagiere beobachteten mit blassen und grünen Gesichtern, wie im Speisesaal Gläser von den schrägen Tischen klirrten und Weinflaschen über die Teppiche rollten.

Auf der Jungfernreise der *Cap Arcona* nach Rio de Janeiro und Buenos Aires dagegen, zu der der Schnelldampfer am 19. November 1927 in Hamburg

ablegte, wurde die Phantasie des rauschenden Lebens unter tropischen Palmenwäldern Wirklichkeit. Als geladener Gast «plaudert» der Reporter Albert Köhler in seinen im Frühling 1928 in verschiedenen Zeitungen erschienenen Reisebriefen «in volkstümlicher, mit lustigem Humor gewürzter Form über die Erlebnisse auf seiner Südamerikareise», wie es im Vorwort seines bald darauf unter dem Titel *Reporterfahrt ins neue Südamerika* in Buchform vorgelegten Berichts heisst.

Dem französischen Boulogne-sur-Mer, dem ersten Hafen, den die *Cap Arcona* anläuft, geht für den ohnehin Frankreich gegenüber kritisch eingestellten Verfasser der *Reporterfahrt* noch jegliche Exotik ab. Doch schon im zweiten Hafen in der Bucht des nordwestspanischen «Städtchens» Vigo kommt südliche Lebendigkeit auf, wenn sich unzählige Ruderboote dem Riesendampfer nähern, «mit Körben voll von Südfrüchten. An langen Stangen reichen sie Waren herauf.» Der reisende Reporter fühlt im «Land, wo die Zitronen blühen» den Atem der alten Kultur und der «süssen Romantik» Spaniens. Auf der Weiterfahrt nach Lissabon wird die *Cap Arcona* von Tümmlern begleitet. Wie für die französische Hafenstadt mag sich Köhler auch für Lissabon nicht recht erwärmen, gilt Portugal doch als deutschfeindlich und als «Vasall Englands».

Lissabon ist die letzte Station vor der grossen Überfahrt: «Um uns nichts als Wasser und Himmel. Nun rattern die Maschinen ohne eine Unterbrechung neun Tage und neun Nächte lang. Wenn das Schiff das nächste Mal stoppt, sind wir bereits in der Neuen Welt, in Brasilien.» Der Ozeanliner passiert Madeira, die Kanarischen und später die Kapverdischen Inseln, überquert schliesslich den Äquator, fährt 350 Kilometer vor dem brasilianischen Festland an der Insel Fernando de Noronha vorbei und begegnet auf dem Weg zur südamerikanischen Küste der *Cap Polonio,* Kapitän Rolins früherem Schiff, das sich gerade auf der Rückfahrt nach Hamburg befindet.

Dann endlich: «In fieberhafter Spannung nähern wir uns Rio, dem schönsten Hafen der Erde. Hei, wie Auge und Geist vibrieren, bei sensiblen Menschen auch das Herz. Vor uns liegt ein Paradies, eine Natur in ihrer schönsten Schönheit. Denke dir zehnfach den Gardasee, hingeworfen unter sengende Tropensonne. An



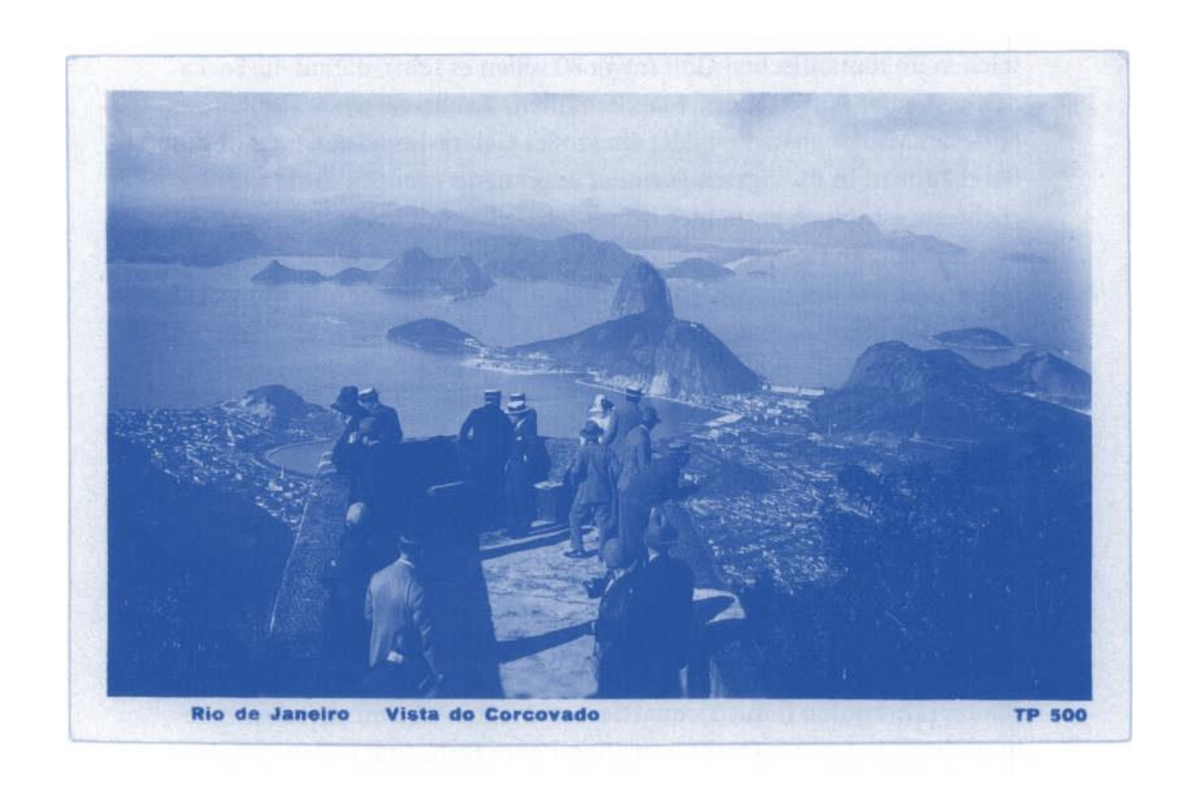
Rio de Janeiro Pão de Assucar – Cap Arcona

Cap Arcona vor Zuckerhut.

allen Ecken und Enden Inseln und Inselchen im romantischen Golf (etwa 80 sollen es sein), darauf die Seekadettenschule, Funkstation, Märchenvillen, Zaubergärten.» Die Umgebung der Millionenstadt «bildet ein grosser Gebirgskessel von unzähligen Bergkämmen in drolligsten Formen, unter denen der Corcovado der besuchteste ist. Noch besuchter ist der weltbekannte Zuckerhut, eine der vielen Inseln im Golf, die in Zuckerhutform von einigen hundert Metern Höhe steil aus der blauen Flut zum Himmel ragt. Beide romantischen Aussichtspunkte sind für ein paar Groschen mit der Drahtseilbahn zu erreichen.» Der Hafen, der die *Cap Arcona* empfängt, ist «schwarz von Menschen in heller, meist eleganter Sommerkleidung (daheim jetzt Pelzmäntel). Zwischen dem vorherrschenden portugiesischen Fluidum entdecke ich viele blonde Greten, also deutsche Damen, aber auch sehr viele Neger und Mulatten. Eine brasilianische Militärkapelle, darunter viele Neger mit riesigen Trompeten, ist zu unseren Ehren am Landungsplatz postiert und gibt den ganzen Tag Freikonzerte.»

An Land bestaunt Köhler Prunkvillen «hinter üppiger Flora in buntester Blütenpracht», Hütten aus Wellblech und Sacktuch in der «Negerstadt», fährt durch Industriequartiere und arme Arbeiterviertel zum Botanischen Garten, wo Orchideen «in seltener Farbe und Fülle» zwischen Palmenalleen und Kakteen «in kubistischen Formen» wuchern, winzige Kolibris schwirren und spatzengrosse Schmetterlinge die Luft «durchtänzeln». Weiter geht die Fahrt in den «feuchtschwülen» Urwald: «Wildhühner und grüne Papageien schwärmen durcheinander in wirrem Geschrei, Affen turnen in grossen Sprüngen in fernere Wipfel hinauf.»

Nach einer Nachtfahrt südwärts erreicht die *Cap Arcona* Santos, die Hafenstadt vor São Paulo, den grössten Umschlagplatz Südamerikas: «Etwa zehn bis zwölf Millionen Sack Kaffee zu je sechzig Kilogramm werden hier jährlich nach allen Ländern der Erde verladen, also weit über die Hälfte der ganzen Weltproduktion, die aus dem Hinterland São Paulo hier angeliefert wird.» Im Hinterland besucht der Reisejournalist nicht nur Kaffeeplantagen, sondern auch die Schlangengärten von Butantan, wo Impfstoffe gegen verschiedene Schlangengifte hergestellt werden.



Aussicht vom Corcovado auf die Bucht von Rio.

Nach Santos erreicht die *Cap Arcona* in zweitägiger Fahrt die Hauptstadt Uruguays, «den frischesten und besuchtesten Badeort» des ganzen Kontinents. «Ein paar ‚gnädige Fräulein' aus Hamburg begrüssen die schöne Stadt, indem sie ein übers andere Mal den Tango singen: Montevideo, Montevideo – ist keine Gegend für meinen Leo – denn man weiss – dort ist's heiss – und zu schwül – fürs Gefühl.»

Nach einem kurzen Halt in Montevideo überquert die *Cap Arcona* den Rio de la Plata, den mehrere Kilometer breiten, schmutzig gelben Mündungstrichter der beiden Ströme Parana und Uruguay. «Was der La Plata an Breite zu viel hat, das hat er an Tiefe zu wenig. Unsere *Cap Arcona* musste den ganzen Tag zum Verdruss ihrer Maschinen sehr langsam fahren. Der Fluss hat heute statt achtundzwanzig nur zweiundzwanzig Fuss Wassertiefe, und die Schiffsschrauben schleifen den Schlamm oft derart, dass selbst die trägen Pinguine, welche sämtliche Leuchtbojen hier im Fluss dicht bevölkern, erschreckt ‚abhauen'.» Wie vorgesehen legt die *Cap Arcona* fünfzehn Tage nach ihrer Abreise in Hamburg an der Kaimauer im Hafen von Buenos Aires an. «Hier drängen sich Zehntausende, deren Freudenschrei kein Ende nimmt. Spontane Jubelrufe ‚Viva Rolin!' brausen zu uns herauf.»

In Buenos Aires, der Hauptstadt des Landes, das nicht nur «der erste Getreidelieferant der Welt» ist, sondern als bedeutender Fleischexporteur auch sechzig Prozent der gesamten Fleischeinfuhr Englands bestreitet, besichtigt der deutsche Journalist das Schlachthaus: «Eine lange Zementbahn herauf stürmt das Vieh zum 2. oder 3. Stock, instinktmässig Unheil ahnend. Einer nach dem andern, drängen sich die dummen Ochsen durch den schmalen Eingang, der innerhalb der Fabrik in zwei halbdunkle, enge Kästen ausläuft. Hier steht hoch auf der Zwischenwand der Massenmörder. Neugierig reckt der Ochs den Kopf und sucht einen Ausweg. Doch zielsicher saust der Hammer des Mörders nach beiden Seiten auf die hübsch präsentierten Schädel herab.»

Albert Köhler lässt sich also nicht nur von Prunkvillen, Palmen und Papageien faszinieren, sondern beschäftigt sich ebenso mit der Wirtschaft der Länder, die an der La-Plata-Linie liegen. Als Nationalist – bürgerlicher und christlicher

Prägung – interessiert er sich insbesondere auch für die deutschen Kolonien in Südamerika, plädiert trotz aller Schwierigkeiten, denen die Einwanderer ausgesetzt sind, für eine Stärkung der deutschen Gemeinschaft in Brasilien, um die «Gefahr der Inzucht auszugleichen und das brasilianische Deutschtum in seiner Echtheit zu erhalten», und trifft sich mit Landsleuten in Argentinien zum Bier, worauf umgehend Studentenlieder angestimmt werden: «Wie mögen die lieben Nachbarn gestaunt haben, als wir unsere schönen deutschen Kommerslieder gegen die blutrote Abendsonne schleuderten, dass Nachtigallen, Eukalyptus und Glühwürmchen lauschten!» Beim Besuch der deutschen Schule in Montevideo wird Köhler von hundert Kindern mit *Deutschland, Deutschland über alles* begrüsst.

Die Hamburger Reederei jedoch, ausgerichtet auf ein internationales Publikum, verzichtet auf ihrem neuen Flaggschiff auf nationalistisches Gehabe – im Gegensatz zur italienischen Konkurrenz, die sich mit der faschistischen Hymne *Giovinezza* unbeliebt machte. Einem Deutschchilenen, der auf dem Luxusliner der Hamburg-Süd die deutsche Hymne vermisst, hält der Reisejournalist entgegen: «Aber die Schifffahrt ist eben ein kaufmännisches Unternehmen und kein vaterländischer Frauenverein. Auf der *Cap Arcona* sind Völker aller Zungen, wenn auch meistens sieben Achtel Argentinier. Andere Schiffe haben durch Nationalhymnen, wie *Giovinezza* usw., die Passagiere verdrängt und müssen oft mit einer Handvoll Fahrgästen, die kaum das Schmieröl bezahlt machen, in See stechen.»

Der *Cap Arcona* gelang es auf Anhieb, sich auf dem Südatlantik im attraktiven Segment der Luxusschifffahrt zu etablieren. Der Schnelldampfer mit den drei rotrandigen Schornsteinen wurde, mehr noch als die ältere *Cap Polonio,* zum Lieblingsschiff der Superreichen aus Argentinien, Brasilien und Chile, meist Angehörigen von Familien, die im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu riesigen Ländereien kamen und sich durch die Produktion von Fleisch, Leder, Getreide oder Kaffee schier unermessliche Vermögen aneigneten. Von Carlos Bielefeld, seinem deutschchilenischen Gesprächspartner, der mit seinem Vater acht Monate lang

die USA und Europa bereiste, versucht Albert Köhler die Grössenordnung des Budgets zu erfahren, das Vater und Sohn für die Reise zur Verfügung stand: «Geben Sie mir doch einen Massstab, das interessiert den deutschen Leser – ich denke so 50’000 Mark!» Bielefeld winkt ab: «Oh nein, das reicht bei Weitem nicht!» Zuhanden seiner Leserschaft in Deutschland, wo Angestellte oder Arbeiter mit einem Monatslohn von rund hundert bis zweihundert Mark auskommen müssen, schätzt der Reporter das Reisebudget der beiden Chilenen schliesslich auf eine halbe Million Mark.

«Hier an Bord», fährt Köhler fort, «sind Familien, die jährlich im April/Mai, wenn dort der Winter und bei uns der Sommer beginnt, mit Kind und Kegel nach Europa fahren und den ganzen Sommer über durch die besten Hotels, Kabarets und Spielsäle gondeln: die aber auch der Alten Welt alles Gute ablauschen und vermöge ihres Geldes zu Hause noch vollkommener anwenden und somit Ursache des gewaltigen Aufstieges Südamerikas werden.» In Paris, dem bevorzugten Aufenthaltsort der argentinischen Oberschicht, entstand damals die Redewendung «riche comme un Argentin». Die argentinischen Familien stiegen in den teuersten europäischen Hotels ab, falls sie nicht ohnehin Sommersitze in Frankreich besassen. Im Stadtzentrum von Buenos Aires bauten sie sich Paläste im französischen Stil und 1908 das Teatro Colon, das als eines der besten Opernhäuser gilt und bis heute Weltstars nach Argentinien lockt. Schon vor dem Ersten Weltkrieg gründete das Londoner Kaufhaus Harrods in der argentinischen Hauptstadt seine einzige Filiale im Ausland. Die Millionärsfamilien steckten ihre Kinder in europäische Schulen, heirateten in den französischen Adel, assen in Paris bei Maxim’s, besorgten sich Uhren bei Cartier und Kleider bei Coco Chanel. Einige der Argentinierinnen brachten in riesigen Schrankkoffern vom Pariser Herbstausverkauf «fünfzig Kleider mit passenden Hüten, dreissig Paar Schuhe und hundert Paar Strümpfchen» übers Meer, um die Ware «dann als ‚dernier cri de Paris’ an Tanten und Nichten und Freundinnen und Basen bis ins siebenundzwanzigste Glied zu versilbern und die ganzen Reisekosten auf diese Art herauszuschlagen».

Zu den reichsten Familien der argentinischen Belle Epoque – die in Süd-

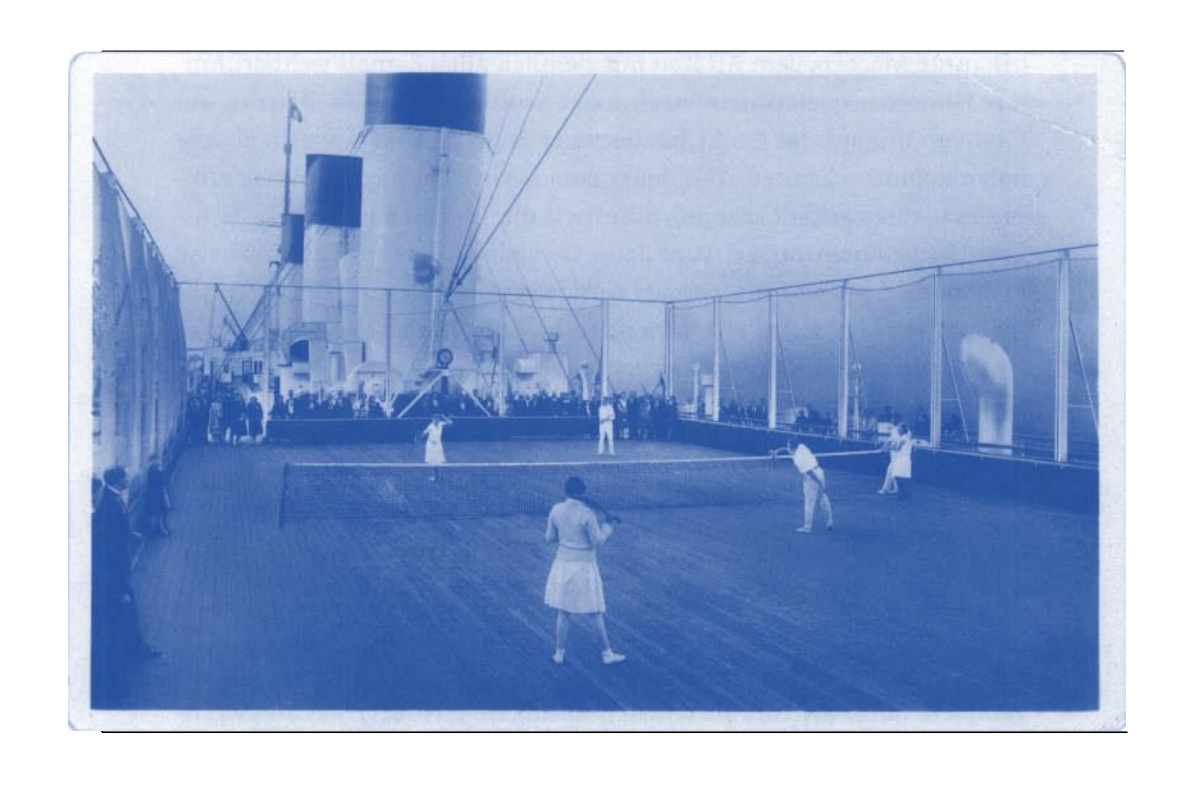
amerika bis in die späten zwanziger Jahre anhielt und nicht wie in Europa mit dem Ersten Weltkrieg endete – zählten die Álzaga, die stolz auf Martin de Álzaga zurückblickten, der als Verteidiger von Buenos Aires in den Jahren nach 1800 eine entscheidende Rolle bei der Loslösung vom spanischen Mutterland spielte. Als die argentinische Regierung im Verlauf des 19. Jahrhunderts im Hinterland (ohne Rücksicht auf die indigene Bevölkerung) in mehreren Schüben grosse Flächen zum Kauf anbot, langten die Álzaga kräftig zu. In den goldenen 1920er Jahren jedoch kümmerten sich viele Vertreter der argentinischen High Society weniger um die Erhaltung oder gar Vermehrung des Familienvermögens, sondern verschwendeten das reiche Erbe durch ihren aufwendigen und extravaganten Lebensstil, so auch Martin Maximo Pablo de Álzaga Unzué, der sich bei der Jungfernfahrt an Bord der *Cap Arcona* befand. Die Mutter des 1901 geborenen Martin, der von klein auf allgemein Macoco genannt wurde, stammte aus der ebenfalls steinreichen Familie der Unzué. Macoco interessierte sich für schnelle Autos und schöne Frauen. Er fuhr mit Wagen der Marken Bugatti und Sunbeam Rennen in Europa, Süd- und Nordamerika, gewann als Zwanzigjähriger einen ersten internationalen Wettbewerb in Uruguay und 1924 mit einem Start-Ziel-Sieg den Grand Prix von Marseille. Er kannte alles, was Rang und Namen hatte, dinierte in Paris mit Sarah Bernhardt, war mit dem argentinischen Staatspräsidenten Alvear befreundet, der der *Cap Arcona* bei ihrer ersten Ankunft in Buenos Aires einen Besuch abstattete, und lernte in den USA, wo er sich ebenfalls gerne aufhielt, über einen argentinischen Schwergewichtsboxer Al Capone kennen. 1925 eröffnete der Argentinier mit einem italoamerikanischen Partner in New York den Bath Club, eines der zahlreichen Lokale, die trotz Prohibition Alkohol ausschenkten. Als sich die Besitzer weigerten, einen Lieferanten alkoholischer Getränke von zweifelhafter Qualität zu berücksichtigen, wurde der Bath Club von einer Bande von Gangstern kurz und klein geschlagen. De Álzaga soll F. Scott Fitzgerald als Vorbild für den *Great Gatsby* im 1925 veröffentlichten Roman gedient haben, ein Gerücht, das der 1982 in Buenos Aires verstorbene Macoco später in Interviews mit einem Lächeln zu quittieren pflegte.

Den Sommer verbrachte der weitherum als Playboy und Latin Lover bekannte Macoco, dem Affären mit ziemlich allen damals weltberühmten Filmschauspielerinnen nachgesagt wurden, gerne in Biarritz am Golf von Biskaya. Im Golf Club lernte er dort die Amerikanerin Gwendolyn Robinson kennen. 1925 heirateten die beiden, im Sommer des folgenden Jahres gebar Gwendolyn in Paris die Tochter Sara Ángela de Álzaga Unzué Robinson, genannt Sally. Gwendolyn und die gut einjährige Sally finden sich wie Macoco bei der ersten Überquerung des Atlantiks im Spätjahr 1927 auf der Passagierliste der *Cap Arcona* (Martin de Álzaga Unzué allerdings mit einer falschen Altersangabe).

Längst nicht alle der südamerikanischen Gäste waren so exzentrisch wie Macoco, der auch mal im Auto direkt via Schaufenster in ein Geschäft fuhr, statt durch die Tür einzutreten. Der deutsche Reporter nennt unter den Passagieren der ersten Fahrt unter anderen «Frau De Voto, die reichste Grossgrundbesitzerin Südamerikas», den argentinischen Aussenminister und einen Ex-Präsidenten von Uruguay, weiter Norberto Läinez, den Besitzer der Zeitung *EI Diario,* und Eduardo Alemann, dessen Familie das deutsche, liberal-demokratische *Argentinische Tageblatt* gründete (und bis heute als Wochenzeitung weiterführt), das als Gegengewicht zur grösseren *Deutschen La Plata Zeitung* auch in den folgenden Jahren nie von seinem antifaschistischen Standpunkt abrücken sollte.

Der noblen Kundschaft des Passagierdampfers musste etwas geboten werden. «Das Leben an Bord», erinnert sich Kapitän Ernst Rolin, «setzte sich aus einer Reihe strahlender Festlichkeiten zusammen, die sich eigentlich nur mit den Märchen aus *Tausendundeiner Nacht* vergleichen liessen.» Gemeinschaftsräume, Zimmer und Wohnungen der für 575 Passagiere eingerichteten I. Klasse stellten den Palast für dieses Märchen dar.

Dank zahlreicher Beschreibungen und Photografien kann man sich noch Jahrzehnte nach dem Untergang der *Cap Arcona* ein gutes Bild von den Räumen der I. Klasse machen, die auch auf Ansichtskarten verewigt wurden. Von den Räumen der II. Klasse, die 275 Personen aufnehmen konnte, und besonders von den-



Sportdeck: Tennis, Shuffleboard, Eierlaufen und tropische Sommernachtsfeste.

jenigen der maximal 465 Passagiere III. Klasse liegt nur wenig Bildmaterial vor, auch schriftliche Quellen fehlen weitgehend, das Gleiche gilt für Räumlichkeiten und Kabinen der insgesamt 630 Personen umfassenden Besatzung.

Die Räume der II. Klasse lagen im Hinterschiff, am Heck befand sich auch das Deck, wo sich die Passagiere der II. Klasse ins Freie begeben konnten. In den Kammern schliefen die Passagiere der II. Klasse in zwei übereinandergestellten Betten. «Alle Waschtische haben fliessendes Waser», heisst es in der Beschreibung der II.-Klasse-Kabinen im anlässlich der Jungfernfahrt erschienenen Bericht der Zeitschrift *Werft Reederei Hafen.* Im geräumigen, aber nicht sehr hohen Speisesaal der II. Klasse assen die Passagiere an runden, mit weissen Tüchern gedeckten Tischen, weiter verfügten die Fahrgäste über einen Rauchsalon und einen Gesellschaftssalon mit Altarschrein, da «die bescheidene Geistlichkeit meistens im ‚zweiten Dampf' fährt», wie Albert Köhler festhält: «Die 2. Klasse besitzt einen massiven Altar aus kostbaren Edelhölzern, den Bischof Johannes von Münster unter sechzig Geladenen feierlich eingeweiht hat.»

Die III. Klasse wird von Köhler gerade einmal im Zusammenhang mit der Blumeninsel vor Rio erwähnt, die eine ähnliche Funktion hatte wie Ellis Island vor New York: «Wir sehen vor uns auch die ‚Insel der Blumen'», schreibt er angesichts der Ilha das Flores, der «Quarantänestation für Einwanderer nach Brasilien. Sie alle müssen hier erst einige Tage den Segen der brasilianischen Kontrolle auf Papiere und Gesundheit geniessen. Jeder Drittklass-Passagier hat das Vergnügen, leider auch der deutsche Intellektuelle, der für die Überfahrt» in den besseren Klassen «nicht das nötige Kleingeld hat».

Die Einrichtungen III. Klasse befanden sich im vorderen Teil des Schiffs, das freie Deck ebenso wie der mit langen Tischen und zweihundert unbeweglichen Sitzplätzen eingerichtete Speisesaal, für dessen Bodenbelag Gummi Verwendung fand, während die Möbel aus unverwüstlichem Mahagoniholz bestanden. Zu den Wohndecks III. Klasse schreibt die Reederei-Zeitschrift kurz und knapp: «Im Vorschiff auf dem F- und G-Deck liegen die Räume für die III. Klasse. Alle Betten haben Zugfedermatratzen, Gepäcknetze und Haken für Kleider



Wintergarten mit Glaskuppel, Palmen und Wandbrunnen:
«gewollte Vielfarbigkeit».

u.dergl.» Und weiter: «In der III. Klasse ist eine Anzahl Oriental-Abortanlagen vorhanden.» Vermutlich bedeuteten diese Stehklosetts eine Konzession an die südeuropäischen Saisonarbeiter, die besonders aus Spanien und Portugal während des europäischen Winters jeweils in grosser Zahl für die Erntearbeiten nach Südamerika fuhren. Diese mehr schlecht als recht entlöhnten «Golondrinas» – Schwalben – im Schiffsbauch bildeten als nach Bedarf einsetzbare «Zugvögel» eine der Grundlagen des wirtschaftlichen Erfolges der Grossgrundbesitzer, die ihre Reise auf der *Cap Arcona* in den luxuriösen Räumlichkeiten I. Klasse genossen.

Während sich also Maschinen-, Gepäck-, Vorrats- und Laderäume sowie die Bereiche der II. und III. Klasse im Schiffsrumpf befanden, stand der diesen überragende Aufbau im von den Schornsteinen gekrönten Mittelteil des Dampfers den Passagieren I. Klasse zur Verfügung.

Auf dem obersten Deck, dem offenen Sportdeck, lag hinter dem dritten Schornstein, gesäumt von rotmäuligen, alphornartigen Lüftern, der von einem Ballfangnetz umgebene Tennisplatz in Originalmassen, der in für Squash und andere Sportarten geeignete Felder unterteilbar war. Auch Shuffleboard – ein beliebtes Deckspiel, bei dem mit an langen Stangen befestigten Schiebern runde Scheiben in mit unterschiedlichen Punktzahlen versehene Felder über die Planken gestossen wurden – konnte auf dem Sportdeck gespielt werden, weiter gab es ein «Fussballzielstossnetz», wie es in der Reederei-Zeitschrift heisst, und für Kinder wurden auf der offenen Fläche Spiele wie Eierlaufen angeboten, wo die Teilnehmer ein Ei auf einem Löffel möglichst schnell über das Deck zu balancieren hatten. Bei schlechtem Wetter konnten sich die Kinder der I. Klasse in ein gedecktes Kinderzimmer hinter dem vordersten Schornstein zurückziehen. Vor diesem Schornstein befanden sich auf dem obersten Deck die Kabinen der Offiziere sowie ganz vorne Steuerhaus und Brücke.

Um das unter dem Sportdeck liegende Deck A – nach den im vorderen Teil des Aufbaus in zwei Reihen übereinandergehängten Rettungsbooten auch Bootsdeck genannt – führte eine Promenade mit einem von Markisen beschatteten Deckskaffee. Im hintersten Teil der Promenade fanden die Fahrgäste ein Ge-



Speisesaal I. Klasse, zwei Stockwerke hoch, in Grüntönen gehalten. Anstelle des Gobelins an der Vorderwand liess sich eine Leinwand für Filmvorführungen einschieben.
In Bildmitte Durchgang zur Halle, darüber Empore mit «Privatspeisezimmer».

wächshaus mit Blumenladen und eine kleine Turnhalle: «Sie ist mit Gymnastikapparaten sowie mit Barren und Handgeräten ausgestattet. Unter andern sind vorhanden: je zwei elektrisch betriebene Apparate zum Trab- und Galoppreiten sowie zum Kamelreiten, ein Zimmerruderapparat mit Rollsitz, ein doppeltes Fahrrad mit Zeigerscheibe», heisst es in der Reederei-Zeitschrift.

Während I.-Klasse-Kabinen den vorderen Teil des Decks A einnahmen, lud in Schiffsmitte ein von einem Glasgewölbe überdeckter Wintergarten mit Tischchen und verschiedenartigen Rohrstühlen zum Verweilen ein, dessen Wände mit Tropenhölzern und Marmorplatten verkleidet waren. An der Stirnwand plätscherte ein Wandbrunnen, geschmückt von der vergoldeten Bronzefigur einer Schalmeibläserin. «Leuchtende Seidenstoffe für Vorhänge, bequeme Sitzmöbel mit buntfarbigen Bezügen und passend gewählte lose Teppiche beschliessen die gewollte Vielfarbigkeit des Wintergartens, zu der auch noch die saftigen Farben der Palmen und Blumen hinzutreten und harmonisch ausgleichend vermitteln.»

Das darunter anschliessende Salondeck (Deck B) war von einer nirgends durch Boote verstellten Promenade umgeben und enthielt der Reihe nach und ineinander übergehend die wichtigsten Gesellschaftsräume der I. Klasse: zuhinterst den riesigen, zwei Stockwerke einnehmenden Speisesaal, dann die Halle mit dem Haupttreppenhaus, anschliessend den Festsaal und schliesslich zuvorderst den Rauchsalon – eine Anordnung, die bei tropischer Hitze eine gute Durchlüftung sämtlicher Räume erlaubte.

«Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten der Nordatlantik-Reedereien und zahlreicher anderer Reedereien auch in der Südatlantik-Fahrt vertritt die Hamburg-Süd den Standpunkt, dass man auf einem guten Tropenschiff dem Passagier Gelegenheit geben muss, die Mahlzeiten in hohen, luftigen, nicht im Unterschiff gelegenen Räumen einzunehmen. Demgemäss ist der Speisesaal für die erste Klasse auf dem Promenadendeck vorgesehen», wird in *Werft Reederei Hafen* erklärt. Der fünfunddreissig Meter lange und gut halb so breite, säulenlose Speisesaal wurde durch zwanzig fünf Meter hohe Rundbogenfenster erhellt. Die Wandflächen waren mit verschiedenen Edelhölzern verkleidet und von Pfeilern mit



Halle, von der Haupttreppe aus gesehen.
Bei Polstermöbeln, Teppichen, Vorhängen und Wandverkleidungen dominieren rote Farben. Hinten Mitte Porträt von Beatrix Amsinck, Tochter des Hamburg-Süd-Vorstands Theodor Amsinck und Taufpatin der *Cap Arcona,* seitlich Passagen zum Festsaal.

allegorischen Schnitzereien geschmückt, an den Querwänden hingen grosse Gobelins, die Landschaften in altholländischem Stil zeigten. Auf der Musikempore an der hintern Querwand spielte bei festlichen Anlässen das Schiffsorchester auf, an Stelle des Gobelins an der vorderen Querwand liess sich eine Leinwand für Filmprojektionen einschieben. Gegessen wurde an Tischen verschiedener Grösse, die zwei bis acht Personen Platz boten.

Sowohl steuerbord wie backbord führte eine Galerie vom Speisesaal zur gegen vorne anschliessenden, von Palmen, Farnen und Blumen geschmückten Halle, die als Warte-, Aufenthalts- und Leseraum diente und den Blick freigab auf die Haupttreppe, auf deren Mittelpodest die überlebensgrosse Bronzefigur einer mit der Insel Rügen verbundenen Göttin namens Hertha zu sehen war, die gemäss einer «altnordischen Sage» bei ihren Besuchen in einem Badesee in der Nähe des Kaps Arkona jeweils von Dienerinnen entkleidet wurde, die anschliessend als unliebsame Zeuginnen ertränkt wurden. «Die vordere Querwand der Halle ziert das Porträt des Fräulein Beatrix Amsinck, der Taufpatin des Dampfers *Cap Arcona,* deren Ansprache bei der Taufe in den Hauptsätzen auf den Rahmen des Bildes geschnitzt wurde.»

Neben dieser Querwand gelangte man wieder auf beiden Seiten des Schiffs in Durchgängen am in den Schornstein mündenden Kesselschacht vorbei nach vorne zum Festsaal, wo sich die Gesellschaft tagsüber zum «Plausch» – zum Plaudern – und abends zum Tanz traf.

Zuvorderst im Salondeck lag schliesslich der vornehmlich für Männer reservierte Rauchsalon mit einem von Marmor eingefassten offenen Kamin an der hintern und der Bartheke an der vordem Querwand.

Der Aufbau des Mittelschiffs beherbergte also über seine gesamte Länge eine Flucht von vier grossen, der I. Klasse vorbehaltenen Aufenthaltsräumen, unterteilt durch die drei Schächte der Schornsteine bzw. der Schornsteinattrappe. Die vier Räume des Salondecks unterschieden sich nicht nur in ihrer Funktion, sondern auch in der Atmosphäre: Im zwei Decks hohen Speisesaal waren die Wändflächen mit grüner, goldgelb gemusterter Seide bespannt und auch die Ses-

sel mit grünem Leder bezogen, in der Halle dominierten dann warme Rottöne, der anschliessende Festsaal war, wie sich die *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure* in der Besprechung der *Cap Arcona* anlässlich ihrer Inbetriebnahme ausdrückt, «seiner Bestimmung gemäss in hellen Farbtönen mit reicher Vergoldung gehalten», während schliesslich im Rauchsalon das lebendig gemusterte, dunkle Nussbaumwurzelholz der Täferung für eine beruhigende Wirkung sorgte.

Stilistisch strahlte die Einrichtung der Gesellschaftsräume eine gediegene Eleganz aus, bewegte sich zwischen klassisch und gemässigt modern, luftig locker zwischen *Titanic* und Art déco, ohne das eher konservative Zielpublikum durch avantgardistische Gestaltung abzuschrecken. Grosse Transatlantikliner, die wenige Monate oder Jahre nach der *Cap Arcona* gebaut wurden, wie die *Bremen* und die *Europa* des Norddeutschen Lloyds auf der Nordatlantikroute oder gar die 1930 in Dienst genommene *L'Atlantique* der Compagnie de Navigation Sud-Atlantique wirken wesentlich moderner. Die Art-déco-Dampfer liefen allerdings Gefahr, in ihren monumentalen Räumen eine unpersönliche, ungemütliche Stimmung zu evozieren, die an die Gotham-City-Architektur der Batman-Welt erinnert.

Tagsüber hielten sich die Passagiere der *Cap Arcona* oft im Freien auf, trieben Sport, schauten den Sporttreibenden zu oder lagen in Liegestühlen auf dem mit Teakholz belegten Promenadendeck, dessen Geländer nur neunzig Zentimeter hoch war, damit die Gäste vom Liegestuhl aus das Meer und den Horizont betrachten konnten – aus Sicherheitsgründen trug das Geländer eine schmale Teakleiste auf Stützen. Unterhalb des Salondecks befanden sich Friseursalons, Buchhandlung und Souvenirladen. Ausserhalb der regulären Essenszeiten – die Speisefolgen der I. Klasse waren natürlich opulent, und auch die II. und die III. Klasse wurde ausgiebig verpflegt – konnten das Promenadenkaffee oder die Bar im Rauchsalon aufgesucht werden, gelegentlich versammelten sich Millionäre und Arbeiter, wie sich der Reiseschriftsteller ausdrückt, auf dem Deck, um johlend und winkend ein in Gegenrichtung kreuzendes, ebenfalls von Millionären

und Arbeitern bevölkertes Schiff zu begrüssen, begleitet vom Geheul der Schiffssirenen und nachts von knallendem Feuerwerk.

In günstigen Klimazonen fand auch die abendliche Unterhaltung im Freien statt. Auf dem Sportdeck wurden die Passagiere, die zum ersten Mal den Äquator überquerten, von einem als Neptun kostümierten Bootsmann und zwei «schwarzgefärbt als Neger» verkleideten Matrosen in ein Salzwasserbecken getaucht und auf einen Namen wie Seeadler, Möwe, Meernixe, Haifisch oder Walross getauft. Beim anschliessenden Kostümfest glaubte sich Köhler im Speisesaal «in eine wahre Märchenwelt versetzt. Sämtliche 200 Tische sind durch Girlanden verbunden, dazwischen Tausende von Kunstrosen, in denen eine elektrische Birne brennt. So ist der Saal ein einziges feuriges Rosenmeer. Auf jedem Tisch eine prächtige riesige Seidenlampe. Zu jedem Gedeck eine Karnevalsmütze und ein Seidenfächer sowie eine prächtige Speisenkarte auf Bütten.»

Beim Äquator-Maskenball zeigte sich Kapitän Rolin mit schwarz geschminktem Gesicht und Turban, umgeben von Frauen in mexikanischen und Schweizer Trachten oder Matrosenkostümen und von Männern in Frauenkleidern. Bei der Prämierung der Kostüme erhielt ein als Kammerzofe verkleideter Unterstaatssekretär den ersten Preis in Form einer goldenen Uhr im Wert von sechshundert Mark. In der Nacht des Maskenballs, stellte Köhler am folgenden Morgen fest, wollte ein betrunkener kostümierter Bursche aus einer südamerikanischen Millionärsfamilie «zunächst das Klavier, das man zu frohem Tanz auf das luftige Promenadendeck gerollt hatte, über Bord werfen» und zerstörte dann einen der acht Bronzekandelaber im Rauchsalon, indem er am bronzenen Beleuchtungskörper Klimmzüge auszuführen versuchte. Sein Vater lachte, zückte das Scheckbuch und beglich den Preis für den Kandelaber (viertausend Mark).

Märchenhaft und filmreif wirkten für den deutschen Reisejournalisten insbesondere die Abende im «feenhaft erleuchteten Festsaal», wo das sechsköpfige Orchester aus einem Hamburger Nobelhotel, «Jazzisten mit Negerrhythmik», um 22 Uhr zum Tanz aufspielte. «Um den spiegelglatten Parkettboden stehen in tiefen

Teppichen Rauchtische, Sektkübel und Ziermöbel im Stil Louis Quinze. Dazwischen Klubsessel und Plüschsofas», berichtet Köhler. «Wenn ein prächtiger Strauss-Walzer wimmert, tanzen nur die Deutschen. Das Tanzalphabet der Südamerikaner enthält nur Tänze, die das Tempo der austrampenden Pferde und schiebenden Dampfwalzen vertragen.» Der Reporter beobachtet die «Herren, ausstaffiert in schwarz-weisser Gesellschaftskluft», vor allem aber die Damen: «Nicht die löbliche männliche Einheitlichkeit in Farbe und Form. Nein, ein Kunterbunt in Farbe, Form und Stoff, Schuhwerk und ich glaube, auch in Wäsche. Das deutet ein diskreter Windstoss durchs offene Fenster mitunter an. Und mehr begehre ich nimmer zu schauen», versichert er. «Die Kleider vertreten sämtlich die schöne internationale Tendenz: In der Kürze liegt die Würze.»

Der Garderobe widmen die Frauen der I. Klasse offenbar grosse Aufmerksamkeit: «Selbstverständlich zieht sich die Dame von Welt wenigstens dreimal täglich um, zu jedem Kleid passende Schuhe und Hut.» Im Damenfriseursalon lässt sich noch das eine oder andere zusätzliche Kleidungsstück kaufen – dort «schmunzeln natürlich auch noch Bemberg-Strümpfe und Crêpe-de-Chine-Hemdchen aus den Glasschränkchen.»

Die Wuppertaler Firma Bemberg machte in den späten zwanziger Jahren mit einer Photografie der langbeinigen Marlene Dietrich für ihre neuartigen Kunstseidenstrümpfe Werbung – «Ich trage nur Bemberg-Strümpfe». Andere ganzseitige Anzeigen des Strumpfherstellers in deutschen Illustrierten demonstrierten, wie die moderne Frau der goldenen zwanziger Jahre ihre Beine in allen Lebenslagen vorteilhaft mit Bemberg-Strümpfen in Szene setzt: als Bürokraft an der Schreibmaschine, als Zahnarztgehilfin vor dem Patienten, auf dem Tennisplatz oder mit Freundin liegend und kniend beim Picknick im Freien (begleitet vom portablen Koffergrammophon), als Variété-Girl auf der Bühne, beim Tanz mit dem Tangopartner und schliesslich als junge Mutter hinter dem grossrädrigen Kinderwagen.

In einer weiteren ganzseitigen Anzeige mit der Überschrift Der Weg *zum Glück durch Bemberg-Strümpfe* zeigte eine Bildergeschichte, in der von den dar-

gestellten Menschen nur die Beine zu sehen sind, wie weite männliche Faltenhosen mit Aufschlag über schwarzweissen Lederschuhen kunstseidene Beine in Schuhen mit hohen Absätzen verfolgen, wie sich Männerhosen und Frauenbeine näher kommen, dann vor dem Traualtar knien, die Fahrt in die Geburtsklinik antreten und wie die Bemberg-Beine schliesslich alleine, auf dem Weg zum Glück offenbar am Ziel Ángelangt, einem Kinderwagen folgen.

Was für die urbane deutsche Frau galt, die sich Kunstseidenstrümpfe und modische Spangenschuhe leisten konnte, galt nach Beobachtung des reisenden Reporters auch für die brasilianischen Frauen: «Nirgends mehr als in Südamerika stimmt das Wort: Kleider machen Leute! Die Eleganz der Frau ist der Kredit-Barometer des Mannes; er selbst mag ruhig dreimal seinen Anzug wenden lassen. – Auch die gnädigen Damen der schwarzen und gelben Rasse in Rio, die sehr stark vertreten sind, zeigen die gleiche Tendenz. Auch sie in Bubikopf, Seidenstrümpfchen und Röckchen.»

Besonders die vermögenden Südamerikanerinnen orientierten sich an der Pariser Mode: «Vorbild der feinen Südamerikanerin ist ihre geistige Hauptstadt Paris. Aber solche Vollkommenheit sah ich in Paris nur vereinzelt. Diese Imitation wirkt weit besser als das Original.» Eingehüllt in Schwaden von französischem Parfüm stellt Köhler auf dem Atlantik im Festsaal der *Cap Arcona* fest: «So tanzen um mich herum nur Pariser Modelle. Natürlich alles Bubikopf», traditionelle Frisuren findet er kaum: «Nur ein Gretchen unter 300 Damen hat ihre Mähne vor der Schere gerettet.»

Die Südamerikanerinnen glichen den letzten Stummfilmstars der goldenen zwanziger Jahre: «grossglänzende» Augen, «Lider und Brauen schwarz nachgezogen bis fast zur Schläfe. Lippen in Form eines plattfüssigen Herzchens blutrot gemalt. Alles künstlich, nicht immer künstlerisch. Der Modeschuh ist glanzsilber glatt oder passend zum Kleid.» Die Frau der Luxusklasse der *Cap Arcona* hantierte gekonnt mit dem «Lippenstift, den sie reichlich oft und graziös in Funktion setzt: vor dem Essen, nach dem Essen, im Gespräch, am Klavier, beim Tennis, beim Schwimmen».

Sie präsentierte sich reich dekoriert: «Man behängt sich förmlich mit Kolliers, Ringen, Armreifen und Perlen.» Diamanten und Perlen trugen die Argentinierinnen offenbar nicht nur an Hals und Händen und im Haar – beim Skat beteuerte einer der Spieler gegenüber dem Reporter, «eines der ‚Mädchen aus dem goldenen Western trage sogar ihre Uhr am Strumpfband. Stell dir mal illustriert vor, wie sie nach der Zeit sehen mag.»

Köhler kommt in seinem Reisebericht zu einem positiven Urteil über die Frauen der I. Klasse: «Hinter all dem äussern Firlefanz steckt aber ein wertvoller Kern. Die Rasse ist sehr gut konserviert und das Schamgefühl der Südamerikanerin ist geradezu sprichwörtlich.» Die reichen Südamerikanerinnen verfügten über einen ausgeprägten Nationalstolz und zeigten sich im Gespräch «geradezu entsetzt über den moralischen Tiefstand der Frau in Paris und Berlin.» Fazit: «Und somit muss ich der Südamerikanerin aus der führenden Volksschicht das Gesamtprädikat geben: sympathisch!»

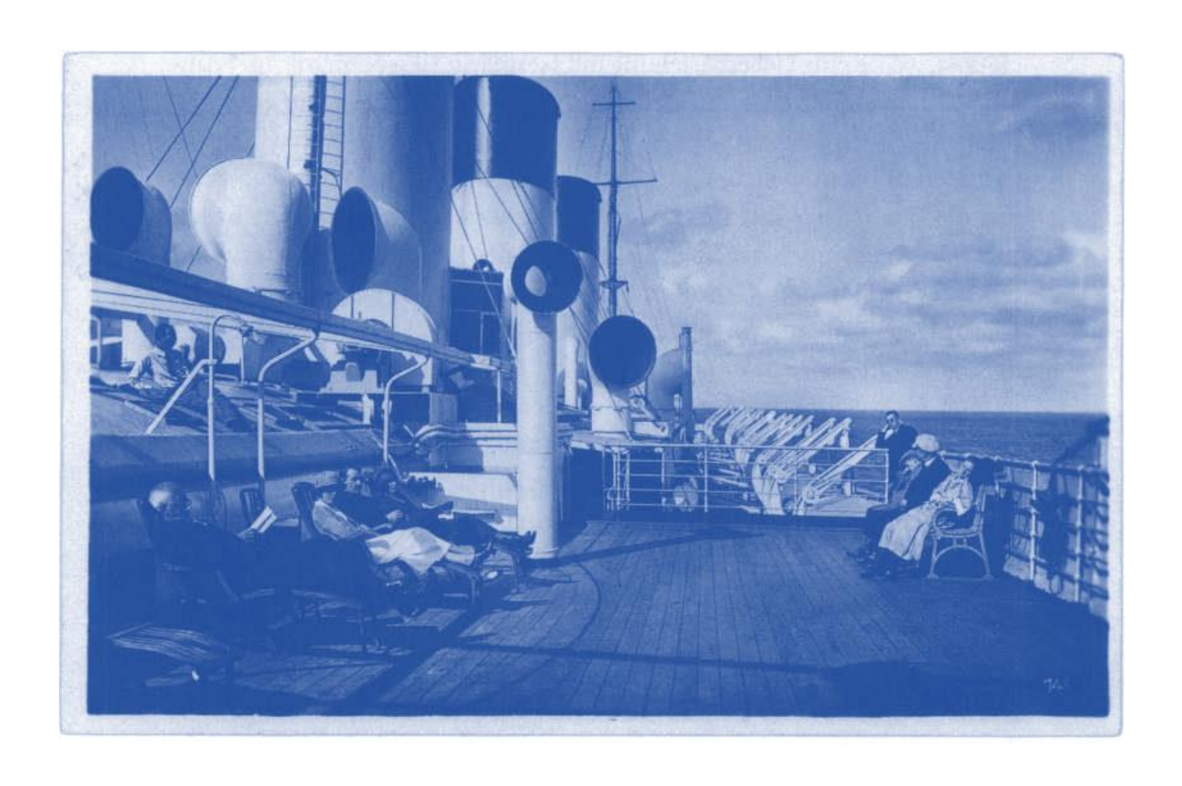
Anders fällt das Urteil der 1888 in Ravensburg geborenen Schriftstellerin Elisabeth Rupp aus, die 1922 für ein Jahr nach Argentinien fuhr und enttäuscht feststellen musste, dass die Kreolinnen – die spanischstämmigen Argentinierinnen – bloss dazu da sind, schön zu sein und geheiratet zu werden:

«Täglich lese ich die Zeitungen und Revistas, spanische und zuweilen auch englische. Ich durchblättere die reich bebilderten Hefte und sehe auf jeder Seite fast die Sensation des Landes: die schöne und elegante Frau in vielerlei Aufmachung», schreibt sie in ihrem Jahrzehnt später unter dem Titel *Mariquina* veröffentlichten argentinischen Tagebuch, «doch von keiner dieser Frauen ist etwas anderes zu berichten, als dass sie demnächst die Ehe mit Herrn X., einem schmächtigen, unschönen Männlein, eingehen werde oder soeben eingegangen habe.»

Elisabeth Rupp hatte als eine der ersten Frauen in Deutschland Jus studiert und – nachdem sich ein befreundeter Dozent das Leben genommen hatte – ihre Dissertation mit dem Thema *Das Recht auf den Tod* zur juristischen Beurteilung des Selbstmordes verfasst. Noch lieber schrieb sie aber Gedichte und Prosatexte.

1920 lebte sie drei Monate lang in Montagnola, wo sie eine Liebesbeziehung mit Hermann Hesse einging. Im Frühjahr 1922 überquerte sie den Ozean als Passagierin II. Klasse auf einem in ihren Tagebuchaufzeichnungen nicht namentlich genannten Riesendampfer, bei dem es sich, wie aus verschiedenen Hinweisen hervorgeht, um die *Cap Polonio* auf ihrer ersten Südamerikafahrt gehandelt haben muss. In Argentinien arbeitete sie ein knappes Jahr als Hauslehrerin auf einer Estancia, einem Gehöft, das zu den Ländereien wohlhabender Argentinier gehörte und von einer deutschstämmigen Familie geführt wurde. Dabei kam sie auch in Kontakt mit der Famile der Grossgrundbesitzer: «Einen Monat im Jahr, den heissesten, der in Buenos Aires unerträglich ist, wohnt die Familie des Besitzers, des Estanciero, hier. Es sind vornehme Argentinier, die noch mehr solche Estancien haben, aber in der Hauptstadt leben, wo sie sich nicht zu langweilen brauchen. Sie bringen dreissig Dienstboten mit, wenn sie in die vielen Zimmer unsers Schlösschens einziehen. Den Park, so erzählt man mir, betreten sie kaum. Die jungen Herren fahren im Auto durch den Camp, schiessen Wildenten und Hasen; die Weiblichkeit verbringt den Vormittag im Bett, den Nachmittag und Abend damit, dass sie steif auf unbequemen Stühlen sitzend, augenverderbende Handarbeiten anfertigt – übrigens mit viel Geschick –, die niemand braucht.»

Argentinische Jugend der gehobenen Klasse während der goldenen zwanziger Jahre – die Männer fahren mit dem Auto zur Hasenjagd (wenn sie nicht gar wie Macoco de Álzaga Unzué Rennen fahren), und die Frauen befinden sich im Bett oder beschäftigen sich geschickt mit sinnlosen Hausarbeiten: «So wird auch die Frau hier noch ausschliesslich dazu erzogen, früh und vorteilhaft zu heiraten. Unter die Haube kommen ist der ganze Ehrgeiz der Weiblichkeit – Geldverdienen das Streben der Männer. Völlig fehlt noch der Sinn für Bewegung im Freien, Körperschulung und geistiges Wachstum der Frau. Bezeichnend ist, dass eine richtige Argentinierin kein einziges Paar Schuhe besitzt, mit dem man einen Ausflug ins Freie machen kann. Solche Schuhe – ohne das Turmwerk der fingerdünnen Absätze, die den Gang zu einem qualvollen Stakeln verunstalten – sind bis jetzt nur



Cap Polonio, Sonnendeck. Auf dem 1914 gebauten
Dreischornsteindampfer – vor Inbetriebnahme der *Cap Arcona*
Flaggschiff der Hamburg-Süd – fuhr Elisabeth Rupp im
Frühjahr 1922 nach Argentinien. Auf der Heimreise
im Jahr darauf lernte sie ihren Mann, den zukünftigen
Cap-Arcona-Kapitän Johannes Gerdts, kennen.

in englischen Geschäften erhältlich. Wie auch der ungeheuerliche Artikel eines Regenmantels, den die Kreolin verachtet. Sie hält es für stilvoll, den furchtbaren Regengüssen, die in Buenos Aires oft in wenigen Stunden alle Strassen unter Wasser setzen, – mit Lackschuh, Tüllhut und Chiffonrobe zu trotzen. Uns aber, die wir bei Unwetter in dunklem Strassenanzug ausgehen, unauffällig und wasserdicht – uns findet sie komisch.

Fremd, fremd ist diese Welt. Aber nicht berauschend, neu in ihrer Fremdheit: es ist etwas längst Überwundenes, das hier noch die Gemüter erhitzt. Peinlich kopierte Pariser Eleganz ist der Ehrgeiz von Mann und Frau in den wohlhabenden Kreisen, denn Paris, und im weiteren Sinne Frankreich, französische Kultur, ist gegenwärtig der einzige Kompass für die höhere Schicht. Man reist zum Vergnügen nach Paris, – man macht dorthin Geschäftsreisen, man studiert auch allenfalls dort, denn man spricht Französisch, aber sonst nichts von Fremdsprachen.»

Abgesehen davon, dass Vergnügungsreisen nach Paris den meisten Landsleuten verwehrt blieben, waren auch in Argentinien nicht alle Frauen mit der vorherrschenden Verteilung der Geschlechterrollen einverstanden. Besonders in Buenos Aires, wo 1910 ein erster *Congreso Femenino Internacional* stattgefunden hatte, engagierten sich Lehrerinnen, Ärztinnen und andere gebildete Frauen für ihre Rechte. 1926 erreichten sie immerhin eine Revision der Zivilgesetzgebung, die die Unterstellung der verheirateten Frau unter ihren Ehemann aufhob, auf das Wahlrecht mussten die argentinischen Frauen bis 1947 warten. Für die Schriftstellerin Alfonsina Storni, eine der profiliertesten Frauenrechtlerinnen, verunmöglichte das Ungleichgewicht der Geschlechter letztlich selbst die Liebe zwischen Frau und Mann: «Überlegen bin ich dem Durchschnitt der Männer, die [mich] umgeben; physisch aber, als Frau, bin ich ihre Sklavin, ihr Modell, bin Ton in ihrer Hand. Frei kann ich den Mann nicht lieben: zu gross ist mein Stolz, mich ihm zu unterwerfen.» Storni, deren Lyrik noch heute in Südamerika hoch geschätzt wird, erhielt 1922 den Argentinischen Staatspreis für Literatur. 1927 erregte sie Aufsehen mit ihrem Theaterstück EI *amo del mundo* (Der Meister der Welt), das in Buenos Aires in Anwesenheit des Staatspräsidenten Marcelo T. de

Alvear und dessen Gattin uraufgeführt und schon drei Tage später vom Spielplan genommen wurde, da die feministische Radikalität der Komödie Kritik und Publikum überforderte. In Spanien stiessen ihre Texte auf grosses Interesse, wie Storni auf einer Europareise wenige Jahre später feststellte, bevor sie im Frühjahr 1930 auf der *Cap Arcona* von Boulogne nach Buenos Aires zurückfuhr.

Auf welchem Schiff Elisabeth Rupp nach ihrem wenig glückhaften Aufenthalt als Hauslehrerin nach Hamburg zurückfuhr, ist nicht bekannt. Ihrem Tagebuch ist zu entnehmen, dass sie sich aus Kostengründen für die III. Klasse entschied. Von ihrem Deck aus schaute sie zum Promenadendeck I. Klasse hoch und entdeckte dort einen Mann, den sie in ihren Aufzeichnungen «den Inka» nennt, da sie seine Gesichtszüge an peruanische Keramik erinnerten. Glücklicherweise holte der Schiffsarzt, der Patienten aller Klassen betreute, Rupp mit Einverständnis des Kapitäns in die I. Klasse, wo sie benötigt wurde, um einen Funkoffizier, der in argentinische Dienste treten wollte, Spanisch zu unterrichten. «Wie das Bettelkind im Märchen komme ich mir vor», dachte sie, als sie die Klasse wechselte. Bald lernte sie «den Inka» näher kennen, tanzte und plauderte mit ihm, liess sich von ihm in der Hängematte auf dem Deck hin und her schaukeln und begleitete den Seemann, der sich auf der Rückreise nach Hamburg befand, bei Ausflügen aufs Festland, während das Schiff im Hafen lag. Sie führte mit ihm «ernste Gespräche, und oft beschämt es mich», schreibt die Juristin und Schriftstellerin, «wahrzunehmen, wie viel ein Mann weiss, der nicht wie ich sein Leben auf Schulen und Universitäten versass – den das Leben, die weite reiche Welt lehrte, was ich trotz allem nicht errang».

In Madeira beschlossen die beiden zu heiraten, nach ihrer Ankunft in Hamburg fand die Hochzeit statt.

Johannes Gerdts, Elsabeth Rupps «Inka», sollte zwei Jahrzehnte später und in einer radikal veränderten Welt als Kapitän die *Cap Arcona* übernehmen.

Krise

Himmlers Freunde

«Es ist gewiss manches zur Erleichterung der Überfahrt auch für minderbemittelte Fahrgäste geschaffen, aber die Schärfe des Kontrastes zwischen der ersten und letzten Klasse ist kaum gemildert. So bleibt ein solches Schiff eigentlich immer doch ein nur allzu treues Abbild unserer gesamten gesellschaftlichen Zustände», schreibt das sozialdemokratische *Hamburger Echo* vor der ersten Ausfahrt der *Cap Arcona* zum Rio de la Plata. In der Tat: Während die Passagiere I. Klasse in Ein- und Zweibettzimmern mit Polstermöbeln, Orientteppichen, Kleiderschränken, Frisierkommoden und Waschtischen mit fliessendem Kalt- und Warmwasser logierten, teilweise auch in Luxuszimmern mit eigenem Bad und WC oder gar in einer der acht Luxuswohnungen, so waren die Reisenden III. Klasse in unpersönlichen Schlafsälen untergebracht. Die Gesellschaftsräume der I. Klasse nahmen fast den ganzen Aufbau über dem Mittelschiff ein, die Passagiere der III. mussten sich mit wenigen Räumen im Vorschiff begnügen. Die mittlere Klasse lag näher bei der I. als bei der III. Wie die Fahrgäste der höchsten Klasse verfügten auch die Passagiere der II. über eigene Schlafkammern (ausgestattet immerhin mit kaltem Fliesswasser) und über elektrische Aufzüge, in Randzeiten hatten sie Zugang zu Schwimmbad und Gymnastikraum.

Doch die Tageszeitung der Hamburger Sozialdemokraten nimmt ihre Kritik an den harten Klassengegensätzen auf der *Cap Arcona* in auffällig gewundener Form sogleich wieder zurück: «Daraus ist der Reederei sicherlich kein Vorwurf zu machen; sie wird sich dabei jedoch auch selbst sagen müssen, dass bei Vertre-

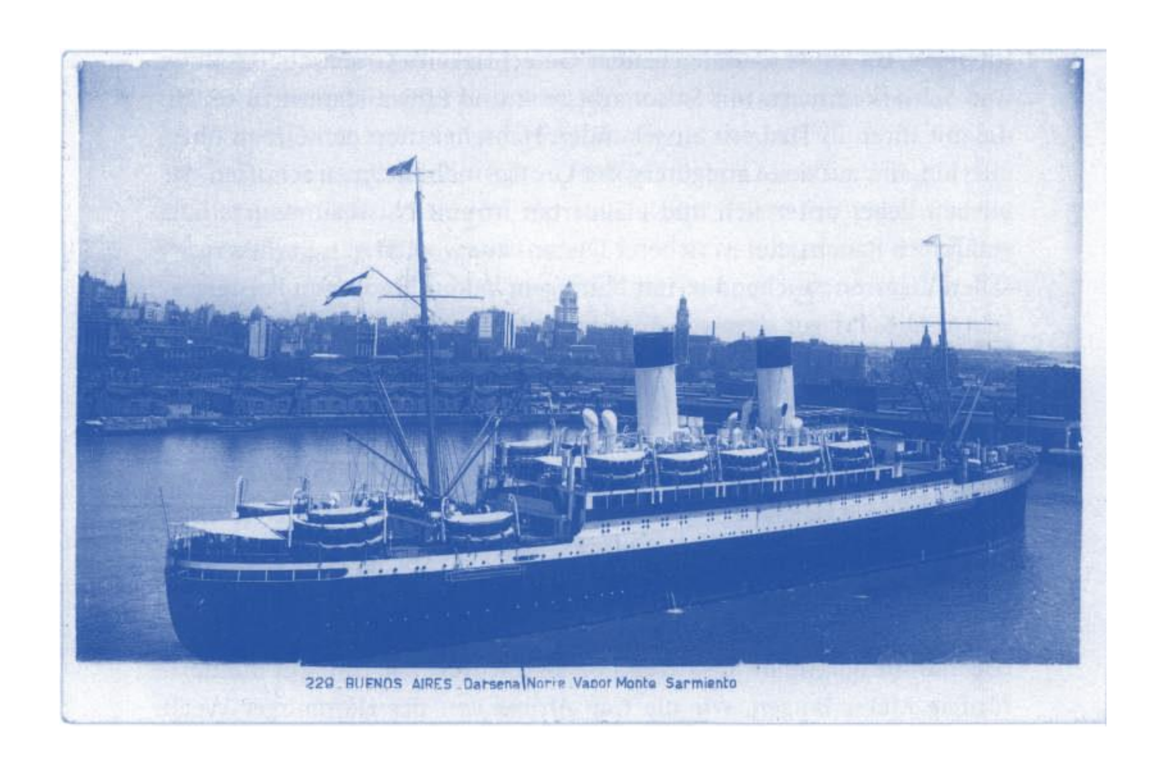
tern der Allgemeinheit, aus deren Mitteln doch auch die Reedereien ihre Subventionen beziehen, die Frage auftauchen muss, ob nicht der allgemeine Zug unserer Zeit nach ausgleichender Gerechtigkeit sich auch etwas stärker in der Einrichtung von Überseeschiffen auswirken könnte.»

Subventionen – in Form von zinsgünstigen Krediten – erhielt die Schifffahrtsbranche aufgrund ihrer Bedeutung für Import, Export und die Sicherung von Arbeitsplätzen auch in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre. 1926 beschloss die Reichsregierung, die Unterstützung von Werften und Reedereien mit einer «Zinsverbilligungsaktion» weiterzuführen, die zu drei Vierteln vom Reich und zu einem Viertel von den Küstenländern finanziert wurde. In diesem Rahmen erhielt die Hamburg-Süd für den Bau der *Cap Arcona* einen öffentlichen Kredit von 3,25 Millionen Mark. Die SPD stand als grösste Partei des Reichs hinter der Unterstützung der Schifffahrt durch die öffentliche Hand. In Hamburg lag der Stimmenanteil der Sozialdemokraten 1927 mit gut 38 Prozent noch deutlich höher als im Reich. In der fünfzehnköpfigen Hamburger Regierung war die SPD mit sieben Senatoren vertreten, die beiden bürgerlichen Koalitionspartner, die Deutsche Volkspartei und die Deutsche Demokratische Partei, mit je vier. Der Bürgermeister und Regierungsmitglieder aller drei Parteien besichtigten die *Cap Arcona* wenige Tage vor ihrer Jungfernfahrt, als die Hamburg-Süd Parlamentarier und Senatoren in Begleitung ihrer Damen zum Nachmittagstee auf ihr neues Flaggschiff einlud.

Die umständliche Milderung der Kritik an der «Schärfe des Kontrastes zwischen der ersten und der letzten Klasse» im sozialdemokratischen *Hamburger Echo* wird auch daher rühren, dass es auf der Hand lag, dass das mit dem neuen Luxusdampfer angepeilte Zielpublikum nur dann an Bord geholt werden konnte, wenn sich in Entsprechung der «gesamten gesellschaftlichen Zustände» der Komfort für die oberste Klasse auf einem vergleichsweise hohen Niveau bewegte. Ohne sorgfältige Berücksichtigung der Wünsche der herrschenden Klasse wäre das 21 Millionen Reichsmark schwere Projekt *Cap Arcona* nicht zum Fliegen ge-

kommen. Die argentinischen Gutsherren und Europareisenden hatten kein Interesse, im Sinne «ausgleichender Gerechtigkeit» Gesellschaftsräume und Schlafkammern mit Saisonarbeitern und Einwanderern zu teilen, die mit ihren in Tüchern eingebunden Habseligkeiten den Ozean überquerten, um auf den Landgütern der Grossgrundbesitzer zu schuften. Sie blieben lieber unter sich und plauderten im mit Nussbaumwurzelholz getäferten Rauchsalon in sicherer Distanz zur werktätigen Bevölkerung, sassen Zigarren rauchend in mit blumigem Velour bezogenen Polstersesseln und Sofas vor dem von rosa maseriertem Marmor eingerahmten Kamin, über welchem ein Relief aus schneeweissem Laaser Marmor stilisierte Erntearbeiter, Schnitter und Garbenbinderinnen darstellte.

Zudem verfügte die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft bereits über ausreichende Transportkapazitäten, die entsprechend des vom *Hamburger Echo* festgestellten Trends Überfahrten in einer «Einheitsklasse» ermöglichten. Im Sommer 1924 lief mit der nach einem feuerländischen Gletscherberg benannten Monte *Sarmiento* das erste Schiff der sogenannten Monte-Klasse vom Stapel, die 1931 mit der Inbetriebnahme der Monte *Rosa* abgeschlossen wurde. Die fünf gut hundertfünfzig Meter langen, wie die *Cap Arcona* von der Hamburger Werft Blohm & Voss gebauten Monte-Schiffe wurden – im Gegensatz zum ölbefeuerten Dampfer *Cap Arcona* – von Dieselmotoren angetrieben und trugen zwei weisse Schornsteine mit breitem rotem Rand. Die Monte-Schiffe, die bei ihrer Entstehung zu den weltweit grössten Motorschiffen zählten, wurden als Auswanderungsschiffe lanciert und waren für je rund 2‘500 Pasagiere III. Klasse ausgelegt. Kabinen I. und II. Klasse fehlten, damit auch eine klassenspezifische Differenzierung im Angebot an Serviceleistungen und Gesellschaftsräumen. Knapp die Hälfte der Passagiere konnte in Schlafsälen untergebracht werden, für die übrigen gut 1‘300 Fahrgäste standen gegen Aufpreis enge Kabinen und Kammern mit unterschiedlicher Bettenzahl bereit. Die Hamburg-Süd setzte, wie der Schifffahrtshistoriker Hartmut Rübner schreibt, «auf modernste Neubauten. Dabei handelte es sich um kombinierte Grossmotorschiffe, die sich zur Beförderung von Passagieren und zusätzlicher Fracht eigneten. Damit



Monte Sarmiento, gebaut als Auswandererschiff, im Nordhafen von Buenos Aires. Am rechten Bildrand Stirnseite des Hotel de Inmigrantes (Einwandererhotel). Auch die *Cap Arcona* pflegte in der Darsena Norte anzulegen.

sollten die Ertragsverluste auf dem krisenhaften Frachtenmarkt ausgeglichen werden. Weil die nordamerikanischen Einwanderungsbeschränkungen den Migrationsstrom nach Südamerika umlenkten und weil es gelang, eine grössere Zahl jener osteuropäischen Auswanderer, die von den brasilianischen Kaffeeplantagenbesitzern als Billigarbeitskräfte angeworben worden waren, nach Hamburg zu ziehen, tat sich ein zusätzlicher Beförderungsbedarf nach Südamerika auf.»

Während also die Vereinigten Staaten die Immigration nach dem Ersten Weltkrieg eindämmten und seit 1924 aus jedem Land höchstens noch zwei Prozent der aus dieser Nation stammenden, bereits in den USA ansässigen Bevölkerung einwandern durften, beurteilten die beiden grössten südamerikanischen Staaten die Einwanderung aus Europa weiterhin als wünschenswert und förderlich für Fortschritt und Entwicklung. In den zwanziger Jahren erreichte die früher deutlich geringere Einwanderung nach Argentinien und Brasilien die Grössenordnung der Immigration nach Nordamerika, 1924 übertraf die Gesamteinwanderung in die zwei südamerikanischen Staaten mit rund 250’000 Personen sogar die Immigration nach den USA und Kanada. In den 1920er Jahren wanderten 76’000 Deutsche nach Brasilien ein, für Argentinien liegt die Zahl der Immigranten aus Deutschland im Zeitraum von 1920 bis 1933 bei 47’000. In Buenos Aires wurden die Ankömmlinge im «Einwandererhotel» empfangen: «Im Nordhafen», schreibt Albert Köhler in seiner *Reporterfahrt ins neue Südamerika*, «gleich hinter dem Zollamt, liegt ein Riesenkomplex von Gebäuden zwischen wohlgepflegten Parkanlagen. Daraus ragt ein gewaltiger Bau von warnender Nüchternheit. Es ist das argentinische Einwandererhotel mit seinen Nebenbauten. Hier werden die aus aller Welt täglich ankommenden Einwanderer so lange auf Kosten des Staates (bestimmungsgemäss nur fünf Tage, aber es werden auch mal fünf Wochen daraus) untergebracht, bis man im Innern eine Arbeitsstelle für sie gefunden hat, wohin sie dann ebenfalls auf Staatskosten befördert werden.»

Doch bereits 1925 brach das Geschäft mit der Auswanderung ein. Deutschlands Wirtschaft begann sich nach dem Ende der Inflation zu stabilisieren, und

die deutsche Reichsregierung stellte sich, wie der Vorstand der Hamburg-Süd im Geschäftsbericht 1926 beklagt, «auf den Standpunkt, dass trotz der Überbevölkerung unseres Landes ein Abwandern deutscher Menschen nach Übersee nicht wünschenswert sei. Sie stellt deshalb – im Gegensatz zu den Regierungen anderer Länder – dafür keinerlei Mittel mehr zur Verfügung. Als Folge davon werden die Auswanderungswilligen entmutigt, obwohl jeder arbeitsame Mensch, wenn auch zunächst unter einigen Entbehrungen, in Südamerika sein Fortkommen finden kann.» Brachten die Schiffe der Hamburg-Süd 1924 noch dreissigtausend Auswanderer über den Atlantik, waren es im folgenden Jahr noch vierzehntausend, weniger als die Hälfte. Deshalb entschloss sich die Gesellschaft, «den Monte-Schiffen durch Vergnügungsreisen eine neue Aufgabe zu geben».

Schon die ersten beiden Kreuzfahrten der Monte Sarmiento zum Nordkap im Sommer 1925 verliefen erfolgreich. Bald wurden neben den Nordlandfahrten, die die Hamburger Schiffe mit den zwei rotrandigen «Zigaretten-Schornsteinen» tief in von steilen Bergen begrenzte norwegische Fjorde und schliesslich bis in die Arktis nach Spitzbergen führten, auch Gesellschaftsreisen in den Süden angeboten, nach Madeira und Teneriffa, nach Nordafrika, Beirut oder Venedig, wo sich die Motorschiffe der Hamburg-Süd, umschwärmt von Gondeln, vor der Piazza San Marco zeigten. Als durchaus komfortabel eingerichtete «Zweischrauben-Motorschiffe ohne Russ, Qualm und Ärger» hielt Albert Köhler die Monte-Schiffe für «geradezu ideal für Studienfahrten, Erholungs- und Touristenreisen zur See». Der Reisejournalist, der vor seiner Reise auf der *Cap Arcona* mit seiner Frau an einer Nordlandfahrt teilgenommen hatte, fühlte sich wohl in der klassenlosen Reisegesellschaft der Monte-Schiffe: «Sie führen nur die dritte Einheitsklasse, zwingen dich nicht zur lästigen Etikette und gestatten dir in ungezwungener Form eine wundervolle Erholung auf der herrlichen See. Auch in ihrer Küche verhungerst du nicht.»

Auch in Südamerika bot die Hamburg-Süd in Ergänzung des transatlantischen Linienverkehrs, dessen Auslastung saisonalen und konjunkturellen

Schwankungen unterworfen war, einem zahlungskräftigen Publikum Gesellschaftsreisen an. Eine erste Kreuzfahrt nach Feuerland – ein südhemisphärisches Pendant zu den europäischen Nordlandfahrten – fand bereits 1922 statt. Vier Jahre später führte eine einmalige, zweieinhalb Monate dauernde Vergnügungsreise auf der *Cap Polonio* von Buenos Aires via Hamburg bis nach Leningrad.

Doch die wirtschaftliche Entwicklung der «goldenen» zwanziger Jahre, die in Deutschland die Emigrationsströme abschwellen liess und breiten Bevölkerungsschichten die Mittel für Ferienreisen zur See in die Hand spielte, stand auf tönernen Füssen. Deutschland lebte auf Pump. Allein von 1927 bis 1928 stieg die Verschuldung der öffentlichen Hand – Reich, Länder und Kommunen – von gut 15,5 auf knapp 19,5 Milliarden Reichsmark. Rationalisierungs- und Modernisierungsbestrebungen, die die Wirtschaft weltweit prägten, bedingten einerseits einen hohen Kapitalbedarf und führten andererseits über die gesteigerte Produktivität zu einen Preiszerfall, da Kaufkraft und Nachfrage nicht beliebig wachsen konnten. Schon vor dem Börsenkrach an der Wallstreet am Schwarzen Montag, dem 24. Oktober 1929, dem eine mehrjährige weltweite Depression folgte, befand sich der Agrarsektor in einer Krise, die nicht nur die zunehmend verschuldete deutsche Landwirtschaft traf, sondern gerade auch Länder wie Argentinien und Brasilien, die einseitig vom Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse abhängig waren.

Der Kaffeepreis brach um sechzig Prozent ein, was sich für Brasilien, das über siebzig Prozent der Exporterlöse mit dem Kaffeehandel erwirtschaftete, verheerend auswirkte. Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte der brasilianische Staat begonnen, mit durch ausländische Kredite finanzierten Lagerkäufen den Kaffeepreis zu stützen. Nach einer weiteren guten Ernte stand 1930 eine Menge in der Höhe des vierfachen Weltjahreskonsums zur Abnahme bereit. Die Regierung weigerte sich, die Lagerbestände durch weitere Ankäufe zu erhöhen, führte eine Exporttaxe ein und nutzte diese Einnahmen, um Kaffee zu vernichten. Kaffee wurde tonnenweise verbrannt, in Lokomotiven verheizt und in so grossen Mengen im Meer versenkt, dass sich die Strände mit angeschwemmten toten Fischen

bedeckten. Nachdem ein hochrangiger Politiker aus dem Umfeld des bei den Wahlen von 1930 knapp unterlegenen Präsidentschaftskandidaten Getúlio Vargas einem Attentat zum Opfer gefallen war, unternahm Vargas mit Unterstützung der Streitkräfte einen Staatsstreich. Das autoritäre Regime von Vargas, das durch die Entwicklung anderer Wirtschaftszweige Brasilien aus der Abhängigkeit vom Kaffeeexport zu lösen versuchte, konnte sich bis 1945 halten. Es gelang Vargas mehrmals, Revolten von Gegnern aus linken sowie nationalistischen Kreisen mit Militärgewalt zu unterdrücken – ein erstes Mal 1932, als der Flugpionier Albert Santos-Dumont kurz vor seinem Freitod beobachtete, wie die Luftwaffe zur Niederschlagung eines Aufstandes eingesetzt wurde.

Der Ausbau der Weizenanbauflächen in Argentinien, Australien, Kanada und den USA führte während der zwanziger Jahre ebenso wie die Modernisierung der Farmen besonders im amerikanischen Mittelwesten, wo im grossen Stil neue Landwirtschaftsmaschinen, Kunstdünger und ertragreichere Sorten zum Einsatz kamen, zu einem Zerfall des Weizenpreises. Als die Folgen der Weltwirtschaftskrise im vom Export von Fleisch und Getreide abhängigen Argentinien spürbar wurden, kam es vor den Parlamentswahlen 1930 zu gewalttätigen Auseinandersetzungen. Der Regierung wurde von sozialistischer wie von nationalistischer Seite Untätigkeit vorgeworfen, im Herbst putschte auch in Argentinien das Militär. Die neue konservative Regierung unter General José Félix Uriburu reagierte mit radikalen Kürzungen der Ausgaben des massiv verschuldeten Staates, Massenentlassungen aus dem öffentlichen Dienst, Devisenkontrolle und Erhöhung der Importzölle. Ab 1932 erholte sich die Wirtschaft allmählich.

Unbeeindruckt von Wirtschaftskrise und Militärputsch verbrachten Martin de Alzaga Unzué und andere Vertreter der argentinischen High Society weiterhin ihre Sommer in Paris und Europas Nobeldestinationen. Ende Oktober 1930 fuhr Macoco mit seiner nordamerikanischen Frau und dem unterdessen vierjährigen Töchterchen wieder auf der *Cap Arcona* von Frankreich nach Buenos Aires zurück, im Jahr darauf nahm die Kleinfamilie jedoch das neue französische Luxus-

schiff *L'Atlantique*, das nicht nur grösser und schneller war als die *Cap Arcona*, sondern mit Einkaufszentrum, noch grosszügiger dimensionierten Räumen und konsequent im Art-déco-Stil gestalteter Einrichtung wesentlich moderner wirkte als das Flaggschiff der Hamburg-Süd. Doch die *L'Atlantique* wurde bereits im Januar 1933 durch ein in einer Luxuskabine ausgebrochenes Feuer vollständig zerstört. In New York eröffnete Macoco 1931 mit seinem italoamerikanischen Partner John Perona, mit dem er zuvor schon den Bath Club geführt hatte, ein neues Lokal, das El Morocco. Die Sitzmöbel im El Morocco, das bald zu einem der exklusivsten Lokale der Welt avancierte, waren mit Zebrafellen überzogen, die der Argentinier als echter Kosmopolit von einer Safari aus Afrika mitgebracht hatte. Macoco verkaufte seine Anteile 1934 an seinen Compagnon. Das El Morocco blieb bis in die sechziger Jahre bevorzugter Treffpunkt von allen, die in Film- und Showbusiness, Wirtschaft und Politik Rang und Namen hatten.

Doch wenn sich auch Superreiche wie Macoco vorerst nicht von ihren Europareisen abhalten liessen, so bekam auch die *Cap Arcona* die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise deutlich zu spüren. Commodore Ernst Rolin stellt in seinen 1934 erschienen Erinnerungen fest, dass der märchenhafte Glanz des Luxusschiffs in den Krisenjahren verblasste: «Dieser Glanz hat in den letzten Jahren begreiflicherweise abgenommen. Denn während früher bis zu 600 Passagiere in der ersten Kajüte fuhren, war es später kaum der fünfte Teil. Der allgemeine Rückgang des Reichtums in der Welt hat sich gerade hier sehr bemerkbar gemacht.»

1931 beförderte Hamburg-Süd nur noch halb so viele Passagiere wie zwei Jahre zuvor. Auch die Touristenreisen liefen schlechter: Im Jahr des Börsenkrachs nahmen 15’000 Personen an Vergnügungsfahrten teil, 1931 noch 9’000. Die Ausfracht von Deutschland nach Südamerika brach innerhalb von zwei Jahren um knapp zwei Drittel ein, auch die Rückfracht nahm ab. Da die weltweit vorhandene Frachtkapaziät nicht mehr ausgelastet wurde, sanken auch die Frachtkosten und damit die Einnahmen der Schifffahrtsgesellschaften. Die Reederei reduzierte die Linienfahrten und entliess Personal. Die *Cap Polonio* wurde aus dem Verkehr ge-



Hamburger Hafen mit Lagerschuppen, Kran und *Cap Arcona.* Jeder zweite der 20‘000 im Jahr 1929 in Hamburg beschäftigten Hafenarbeiter verlor bis 1932 infolge der Weltwirtschaftskrise seine Stelle.

zogen und in einem halbfertigen Hamburger Hafenbecken aufgelegt – zusammen mit zahlreichen anderen deutschen Schiffen, die ausser Dienst gestellt wurden. Die Hamburg-Süd zahlte keine Dividende mehr aus, fuhr Verluste ein und musste wie die meisten Reedereien immer neue Kredite aufnehmen, um laufende Unkosten zu decken, Schuldzinsen zu begleichen und Rückzahlungsverpflichtungen nachzukommen. Bald überstieg das Fremdkapital die eigenen Mittel um mehr als das Doppelte.

Dazu kam noch, dass die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft ihre Eigenständigkeit verlor: Schon vor der Weltwirtschaftskrise hatte der Norddeutsche Lloyd begonnen, verdeckt Aktien der Hamburg-Süd anzukaufen. Das Land Bremen unterstützte diese Transaktionen in der Hoffnung, die Reederei von Hamburg nach Bremen beziehungsweise Bremerhaven zu ziehen. Anfang 1930 gelang es dem Lloyd, die Aktienmehrheit an der Hamburg-Süd zu erwerben. Im gleichen Jahr schlossen die beiden grössten deutschen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) und der Norddeutsche Lloyd, einen Unionsvertrag ab, der die beiden Unternehmen in völliger Ertragsgemeinschaft unter ein Dach stellte.

Deutschland bekam die Folgen der Weltwirtschaftskrise noch deutlicher zu spüren als die südamerikanischen Staaten, auch die politischen Konsequenzen waren letztlich wesentlich brutaler. In Hamburg, dem deutschen Tor zur Welt, verloren nach 1929 Zehntausende von Beschäftigten ihren Arbeitsplatz. Bis 1932 wurden die Hälfte der 20’000 Hafenarbeiter, 24’000 von 55’000 Seeleuten und 8’000 von gut 10’000 der Werftarbeiter bei Blohm & Voss arbeitslos.

Die Wähler wandten sich von den Parteien, die die Republik trugen, zunehmend ab und schlossen sich rechts- und linksextremen Gruppierungen an. Deutschland polarisierte sich. Sowohl die Nationalsozialisten als auch die Kommunisten lehnten die Republik ab. Zogen die beiden Parteien in der Bekämpfung der Republik am gleichen Strick, so bekämpften sich ihre Anhänger auf der Strasse bis aufs Blut und beschworen Bürgerkriegsstimmung herauf. Das Deutsche Reich wurde zunehmend unregierbar. Präsident Paul von Hindenburg be-

gann Reichskanzler zu berufen, ohne das Parlament zu konsultieren. Die von Vertrauten Hindenburgs geführten Minderheitskabinette regierten mit Hilfe von Notverordnungen, die der Reichspräsident unterschrieb. Als sich das Parlament dagegen zur Wehr setzte, ordnete Hindenburg Neuwahlen an. In den Reichstagswahlen vom 14. September 1930 wurde die NSDAP, die bisher nur über wenige Sitze verfügte, mit 18,3% Stimmenanteil hinter der SPD und vor der KPD zur zweitstärksten Partei.

Das Amt des Reichspräsidenten gewann im Verlauf der Regierungskrise, die die Bewältigung der Wirtschaftskrise erschwerte, an Bedeutung. Doch 1932 lief die siebenjährige Amtsperiode des bald 85-jährigen Weltkriegsgenerals aus, der zwar konservativ und nationalistisch gesinnt war, von der SPD und den Mitteparteien unter den herrschenden Verhältnissen aber als tragbare Alternative zu Adolf Hitler und anderen Vertretern extremer Gruppierungen empfunden wurde, die das Präsidentenamt für sich gewinnen wollten. Zunächst war es jedoch unklar, ob der greise Hindenburg überhaupt bereit war, für eine weitere Amtsperiode zu kandidieren.

In dieser Situation brachten Politiker der SPD und der Zentrumspartei Hugo Eckener als Kandidaten ins Spiel. Eckener galt als integer und erfreute sich dank den Erfolgen seiner Zeppeline nicht nur in Deutschland enormer Beliebtheit. Als die grosse Mailänder Zeitung *Corriere della Sera* 1932 in einer Umfrage die weltweit populärste Persönlichkeit zu ermitteln versuchte, war das Ergebnis eindeutig: Dr. Eckener. Eckener verfügte über ein einmaliges Beziehungsnetz, hatte gerade in Amerika viel Goodwill für Deutschland geschaffen, war schon mehrmals von amerikanischen Präsidenten im Weissen Haus empfangen worden und kannte etwa General Uriburu bereits aus der Zeit vor dem Militärputsch, der diesen zum starken Mann im Argentinien der dreissiger Jahre machte. Und Eckener hatte nie begriffen, dass man sich nicht auch ohne Überheblichkeit deutsch fühlen konnte. Dem Nationalsozialismus stand er bekannterweise skeptisch gegenüber. Hitler sah er getrieben von «Inferioritätskomplexen», wie Eckener in seinen Erinnerungen schreibt, die den Führer der NSDAP zwingen mussten, «immer grös-

sere und verwegenere Aktionen zu unternehmen, um dem deutschen Volk den Beweis seiner Grösse und Genialität zu liefern». Eckener erklärte sich bereit, als Kandidat für die Wahl des Reichspräsidenten zur Verfügung zu stehen, falls sich Hindenburg nicht mehr aufstellen lassen sollte.

Doch leider stellte sich Hindenburg schliesslich erneut zur Verfügung – im Nachhinein bedauerte Eckener, dass er nicht trotzdem kandidiert hatte. Hindenburg konnte die Wahl im zweiten Wahlgang im April 1932 – gegen Adolf Hitler und den Hamburger Ernst Thälmann, den Vorsitzenden der Kommunistischen Partei – für sich entscheiden.

Zunächst sträubte sich der alte General noch gegen die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler. Doch auch bürgerliche Kreise forderten nun ein Kabinett Hitler, etwa mit der im November 1932 an Hindenburg gerichteten «Industrielleneingabe», die von mehreren Vertretern der Hamburger Oberschicht unterzeichnet worden war, unter anderem von Carl Vincent Krogmann, einem Bankier und Reeder, dessen Familie eng mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft verbunden war. Sein Vater Richard sass seit 1901 im Aufsichtsrat der Hamburg-Süd, hatte an den Internationalen Schiffssicherheitskonferenzen mitgewirkt, die nach dem Untergang der *Titanic* einberufen worden waren, und leitete die 1927 gegründete See-Krankenkasse. Commodore Ernst Rolin bezeichnet Richard Krogmann in seinem Erinnerungsbuch als «königlichen Kaufmann» und «hochverehrten Freund und Gönner»: «Leider gönnte das Schicksal diesem freundlichen und von der ganzen Besatzung verehrten Mann kein hohes Alter. Er hatte sich oft gewünscht, in den Sielen [im Dienste der Arbeit] zu sterben. Dieser Wunsch ist ihm erfüllt worden. Im Frühjahr 1932 machte er, wie jedes Jahr, mit seiner Gattin eine Erholungsreise nach Teneriffe. Dort wurde er ganz unerwartet aus dem irdischen Dasein abgerufen. Wir konnten nur noch die sterblichen Überreste dieses prachtvollen Mannes mit unserer *Cap Arcona,* die er so liebte, in die Heimat zurückgeleiten.

In Hamburg wurde Richard Krogmann im Festsaal der *Cap Arcona* aufgebahrt. An der Trauerfeier nahmen ausser der Besatzung alle prominenten Persönlichkeiten Hamburgs, die Vertreter des Senats und der Bürgerschaft, die Prinzes-

sin Heinrich von Preussen, viele Seeoffiziere und die gesamten Herren der Hamburg-Süd teil. Offiziere trugen den Sarg von Bord, während eine leise Trauermusik den Saal erfüllte, der sonst nur Sonne und strahlende Heiterkeit gewohnt war.»

Der Sohn des im Vorjahr verstorbenen «königlichen Kaufmanns» wurde im März 1933 zum Ersten Bürgermeister des nach der Machtergreifung der NSDAP neu gewählten Hamburger Senats. Carl Vincent Krogmann, seit dem 1. Mai 1933 Mitglied der NSDAP, präsentiert sich auf dem Gruppenbild des frischen Senats in SA-Uniform. Krogmann war keine Windfahne. In seinem Erinnerungsbuch *Es ging um Deutschlands Zukunft 1932-1939* schwärmt er noch 1976 von Adolf Hitlers Liebenswürdigkeit und vermutet im Zusammenhang mit den Novemberpogromen von 1938, «dass auch Männer des Widerstandes, vielleicht sogar die Juden selbst ein Interesse am Brand der Synagogen gehabt haben», erwähnt die getöteten, verletzten und verschleppten Juden mit keinem Wort, um sich dann über mehrere Seiten mit dem wirtschaftlichen Schaden zu beschäftigen, der dem Volksvermögen, Ariern und Ausländern durch die Zerstörungen während der «Kristallnacht» entstanden war.

Neben dem Bürgermeister im braunen Hemd sitzt im schwarzen Anzug Wilhelm Amsinck Burchard-Motz auf dem Gruppenfoto der Senatoren, ein Rechtsanwalt, dessen Eltern ebenfalls aus Familien stammten, die an der Hamburg-Süd beteiligt waren. Wilhelms Mutter war die Cousine des Vorstandsmitgliedes Theodor Amsinck, dessen Tochter Beatrix die *Cap Arcona* getauft hatte. Vor seinem Übertritt zur NSDAP im April 1933 war Wilhelm Amsinck Burchard-Motz Mitglied der nationalliberalen Deutschen Volkspartei. Sein Sohn erklärt rückblickend: «Mein Vater sah bei den Nazis durchaus das Positive. Die Prügeleien der Rotfront waren ja ganz fürchterlich. Die Nationalsozialisten brachten in dieser Situation etwas, was mein Vater ja immer wollte: eine starke Arbeiterbewegung, national gesinnt. So konnte man die Arbeiter, die für den internationalen Marxismus waren, neutralisieren. Mit Eleganz hat er Hamburg dann den Nazis

übergeben. Er hielt das für richtig. Entweder es kommen die Nazis oder die Kommunisten. Da doch lieber die Nationalsozialisten.»

Faktisch wurde die Stadt von 1933 bis 1945 allerdings nicht vom Senat, sondern von Reichsstatthalter Karl Kaufmann regiert, seit 1929 Gauleiter von Hamburg. Noch unter Kapitän Ernst Rolin, der im Herbst 1933 im Alter von siebzig Jahren das Kommando über die *Cap Arcona* an seinen bisherigen Stellvertreter Richard Niejahr übergab, unternahm Gauleiter Kaufmann Anfang Juli mit seinem Gefolge eine Wochenendfahrt auf der *Cap Arcona*.

Bürgermeister Krogmann eröffnete im September die Braune Messe auf der *Cap Polonio*, die vom Hafenbecken, wo die aufgelegten Schiffe lagen, an die Überseebrücke gebracht worden war, wo sie ihren letzten Auftritt haben sollte. Braune Messen wurden zur Belebung des regionalen Gewerbes schon im Jahr der nationalsozialistischen Machtergreifung in zahlreichen Städten durchgeführt, selbstverständlich unter Ausschluss jüdischer Betriebe. Die Hamburger Braune Messe wurde gut besucht, nicht zuletzt deshalb, weil sie für ein Eintrittsgeld von 30 Pfennigen die Gelegenheit bot, sich auf dem legendären Luxusdampfer umzusehen. Nach der Ausstellung wurde die *Cap Polonio* wieder an ihren Warteplatz im Waltershofer Hafen im Westen Hamburgs zurückgebracht, zwei Jahre später in Bremerhaven abgebrochen und zum Schrottwert an die damals noch nicht enteignete Eisenhandels- und Metallverwertungsfirma von Moses Stern in Gelsenkirchen verkauft.

Die *Cap Arcona* jedoch fuhr weiter hin und her über den Ozean – schon im Frühjahr 1933 unter der Hakenkreuzflagge. Bereits am 12. März 1933 unterzeichnete Hindenburg einen Erlass, der bestimmte, dass «vom morgigen Tage bis zur endgültigen Regelung der Reichsfarben die schwarzweiss-rote Fahne und die Hakenkreuzflagge gemeinsam zu hissen sind. Diese Flaggen verbinden die ruhmreiche Vergangenheit des Deutschen Reichs und die kraftvolle Wiedergeburt der Deutschen Nation.» Ab 1. Mai hatten alle Handelsschiffe beide Flaggen zu führen. Am Nürnberger «Parteitag der Freiheit» im September 1935 erliess die NS-Regierung neben dem Reichsbürgergesetz und dem «Blutschutzgesetz», die die



Cap Polonia vor den Landungsbrücken im Hamburger Hafen:
nach dem krisenbedingten Einbruch der Passagierschifffahrt aus dem Verkehr gezogen, 1933 als Ausstellungsschiff für die Braune Messe noch einmal an der Überseebrücke, 1935 verschrottet.
Auf der Kartenrückseite teilen die Schreibenden am 11.5.1941 ihre neue Wohnadresse mit: «Wir haben diesmal einen Volltreffer am 9.5. abbekommen. Unser Hausstand bis auf Zeug ist weg. Aus dem Keller sind wir alle gesund, nur auf der 1. Etage 1 Tote. Wir wohnen jetzt bei...», Stempel: «Vergiss nicht Strasse und Hausnummer anzugeben».

Entrechtung der jüdisch-stämmigen Bevölkerung festlegten, auch das Reichsflaggengesetz, das die Hakenkreuzflagge zur alleinigen Reichs-, National- und Handelsflagge bestimmte. Seit 1934 mussten zu Eckeners Missvergnügen auch die Zeppeline mit dem Hakenkreuz markiert werden: «‚Aber nicht etwa wie eine aufgepappte Briefmarke, sondern gross und hübsch sichtbar!', wie uns befohlen wurde.»

Mit dem Abklingen der Weltwirtschaftskrise begann sich auch die Hamburg-Süd zu erholen. 1935 beförderte die Reederei wieder 46'000 Passagiere, mehr als 1928. Aus- und Rückfracht erreichten ab Mitte der dreissiger Jahre Werte, die deutlich über den vor der Krise beförderten Frachtgutmengen lagen. Die Steigerung der Transportleistungen der Hamburg-Süd beruhten unter anderem darauf, dass im Zuge der Reorganisation der deutschen Schifffahrt, die eine Aufteilung der alles dominierenden HAPAG-Lloyd-Union vorsah, vorerst eine klare Zuweisung der Seefahrtsregionen an die einzelnen Gesellschaften vorgenommen wurde. Die Hamburg-Süd bekam 1934 – wenig überraschend – den gesamten Verkehr mit der südamerikanischen Ostküste zugewiesen, befreit von der Konkurrenz durch andere deutsche Linien, die bis anhin ebenfalls auf der Südamerikaroute gefahren waren. Fünfundzwanzig Schiffe, die für die HAPAG und den Norddeutschen Lloyd auf dem Südatlantik unterwegs gewesen waren, gingen nun an die Hamburg-Süd über. Die Reederei hatte vorerst Chartergebühren zu entrichten, bis sie 1936 die zusätzlichen Einheiten erwerben konnte, als sie wieder als selbständiges Unternehmen aus der HAPAG-Lloyd-Union ausgegliedert wurde.

1934 gelangte der Luxusdampfer *Cap Arcona* standesgemäss in die Klatschspalten der internationalen Presse: Die weltbekannte französische Sängerin Lily Pons, als Koloratursopran an der New Yorker Metropolitan Opera beschäftigt, verlobte sich mit Fritz von der Becke, Schiffsarzt auf der *Cap Arcona*.

Die *Cap Arcona* verfügte über eine gut ausgebaute Krankenstation, die sich im Vorschiff auf dem D- und dem E-Deck befand. Reisende, die während der Fahrt erkrankten, wurden unentgeltlich betreut. Für die Behandlung anderer Leiden konnten die Ärzte ein Honorar verlangen.



1934 wird der weisse Anstrich der *Cap Arcona* ein Deck tiefer gezogen und reicht nun an der Bordwand bis zum D-Deck hinunter.

Das Ärzteteam, das aus einem deutschen, einem spanischen und einem portugiesischen Arzt bestand, wurde schon bei der ersten Fahrt der *Cap Arcona* von Dr. von der Becke als 1. Arzt geleitet. Albert Köhler liess sich von ihm auf der Jungfernfahrt durch die Behandlungsräume führen: «Dr. von der Becke zeigte mir heute auch sein geheimnisvolles Reich, in dem er kostenfrei amtet: Apotheke, Desinfiziersäle, Operations- und Sprechzimmer und Hospitäler der drei Klassen; ferner Geburtskammer, Leichenkammer mit Zinksärgen und eine Polsterzelle für den, der mal von der Tobsucht der Wellen angesteckt werden könnte.»

Von der Becke wurde als Arzt sehr geschätzt. Während der Liegezeiten in Buenos Aires und Rio de Janeiro suchten ehemalige Passagiere, die ärztliche Hilfe brauchten, seine Privatpraxis an Bord der *Cap Arcona* auf.

Am 7. Juni 1934 meldete die *Berkeley Daily Gazette:* «Buenos Aires, Argentinien, 6. Juni. – Die Verlobung von Lily Pons, Opernstar der New Yorker Metropolitan, mit Fritz von der Becke, dem deutschen Schiffsarzt auf dem Liner *Cap Arcona,* ist heute durch Mitglieder von Lily Pons' Stab bestätigt worden.» Die beiden hätten sich, fährt das Blatt weiter, schon vor der erst kürzlich erfolgten Scheidung der Sängerin kennengelernt. Pons, die gelegentlich im Teatro Colon zu Gast war, hatte im Juli 1932 für die Überfahrt von Boulogne nach Buenos Aires die *Cap Arcona* gewählt. *The Twin Falls Daily News* aus Idaho weiss am 8. Juni 1934 zu berichten, dass die beiden im kommenden Jahr am 9. Juli auf der *Cap Arcona* heiraten werden – am zweiten Jahrestag ihres ersten Treffens. Am 16. Juni 1934 ist dem *Montana Butte Standard* zu entnehmen, dass die Hochzeit erst 1935 stattfinden könne, weil Dr. von der Becke auf die Erlaubnis warten müsse, sich in Hamburg niederzulassen, und Lily Pons bestehenden Verpflichtungen nachzugehen habe.

Die *Binghampton Press* lässt ein paar Tage später dann von der Becke zu Wort kommen, der sich laut Associated Press auf ein Zusammentreffen mit seiner Verlobten in Buenos Aires freue, wo er auf der *Cap Arcona* am 21. Juli ankommen werde: «Anfang September wird meine Verlobte mit der *Graf Zeppelin* nach Friedrichshafen fliegen und sich dann nach Cannes begeben, wo sie ein Gastspiel gibt. Wir werden nicht vor dem nächsten Mai oder Juni heiraten und haben uns

noch nicht entschieden, wo die Hochzeit stattfindet – wahrscheinlich in New York.»

Die Begegnung von Lily Pons und Fritz von der Becke in Buenos Aires im Sommer 1934 wurde von einem unerfreulichen Vorfall überschattet: Als Pons kurz vor der Abreise aus Argentinien ihre Hotelsuite betreten wollte, fand sie, wie *The New York Times* am 11. August schrieb, «the suite full of policemen, detectives, reporters and photographers». Die argentinische Zollbehörde beschlagnahmte Garderobekoffern mit Kleidern und Schmuck im Wert von 4‘600 US-Dollar mit der Begründung, die Sängerin hätte die Einkommenssteuer für das zwei Jahre zurückliegendes Engagement im Teatro Colon nicht beglichen. Einem ihrer Kollegen von der Metropolitan Opera erging es ebenso. Als der Spuk vorbei war, wies der Schiffsarzt weitere Reporter, die zu seiner Verlobten vordringen wollten, ab und erklärte «that she had suffered a nervous collapse, ‚as a result of being treated like an ordinary thief or woman of the streets’.»

Am 25. September kündigte dann *The Lewiston Daily Sun* die Hochzeit von Pons und von der Becke für Dezember in New York an. Zwei Monate später liess sich dem *Milwaukee Sentinel* entnehmen, dass sich die vorgesehene Heirat verzögerte. Unter einem Bild des schönen Paars erklärte das Blatt: «Freunde berichteten, dass Adolf Hitler Dr. von der Becke nach Deutschland berufen hat, um ihn zu fragen, weshalb er eine Französin heirate.»

Aus der Heirat wurde nichts. Am 29. April 1935 bringt das *Time Magazine* eine Notiz zur Auflösung der Verlobung des Soprans und des Schiffsarztes. Zur Begründung wird Lily Pons zitiert: «He has his work and I am going to give all for my art.»

Fritz von der Becke blieb auf der *Cap Arcona* bis 1939, Lily Pons an der Met, sang sich an der Seite von Henry Fonda durch den Musikfilm *I Dream too much,* machte Werbung für Tomatensaft und heiratete 1938 einen andern.

Nicht nur der Passagierdienst und die Frachtschifffahrt der Hamburg-Süd florierten in den mittleren dreissiger Jahren, sondern auch die Kreuzfahrten. 1935

beförderte die Hamburger Reederei fast 97’000 Touristen, mehr als doppelt so viele wie Passagiere.

Massgeblich zu diesem Erfolg trugen die Schiffsreisen der Gemeinschaft «Kraft durch Freude» bei, die im Mai 1934 mit einer Fahrt auf der von der Hamburg-Süd gecharterten *Monte Olivia* aufgenommen wurden. Kraft durch Freude (KdF), der grösste Reiseveranstalter im Dritten Reich, war eine Unterorganisation der Deutschen Arbeitsfront, einer nach der Zerschlagung der Gewerkschaften im Frühjahr 1933 gegründeten nationalsozialistischen Organisation, der über zwanzig Millionen Arbeiter und Angestellte angehörten. Schon bald letzter Reste gewerkschaftlicher Funktionen entledigt, beschäftigte sich die Deutsche Arbeitsfront mit der Betreuung der Arbeitnehmer in Alltag und Freizeit und kümmerte sich um Berufsausbildung und politische Schulung ihrer Mitglieder. Neben allerlei kulturellen Veranstaltungen und Landausflügen bot Kraft durch Freude auch Seereisen an. Ziel der touristischen Aktivitäten war nach Robert Ley, dem Leiter der Deutsche Arbeitsfront, die «Bildung einer wirklichen Volks- und Leistungsgemeinschaft, die dem Klassenkampfgedanken abgeschworen hat».

Viele der Schiffe, die KdF von verschiedenen Reedereien für ihre zu relativ günstigen Einheitspreisen angebotenen Ausflüge mietete, hatten Kabinen und Kammern mehrerer Klassen, was bei der jeweils benachteiligten Kundschaft zu Reklamationen führte. Daher setzte die staatliche Freizeitorganisation gerne auf die Monte-Schiffe der Hamburg-Süd, deren Einheitsklasse der «Gleichschaltung» der linientreuen Volksgenossen entgegenkam. KdF charterte Monte-Motorschiffe für Dutzende von Reisen, begann aber bald auch Schiffe zu erwerben und in ihrem Sinn umzurüsten. Die Deutsche Arbeitsfront, die die Vermögen der aufgelösten Gewerkschaften übernommen hatte, verfügte als Eigentümerin zahlreicher Unternehmen und dank der jährlichen Einnahmen von rund einer halben Milliarde Reichsmark aus Beiträgen, die allen Arbeitnehmern – auch Nichtmitgliedern – in Form von 1,5 Lohnprozenten abgezogen wurden, über grosse finanzielle Möglichkeiten. Schliesslich liess sich KdF eigene, gut zweihundert Meter lange Gross-



NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"

24. SEEREISE

mit dem M.-S. »MONTE SARMIENTO«
der
Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft
Kapitän: C. Lübbe

—

Speisenfolge

Sonntag, den 7. Juni 1936

FRÜHSTÜCK
Kaffee, Tee, Milch
Hamburger Rundstücke
Grau-, Weiß- u. Schwarzbrot
Butter, Honig
Haferflocken in Milch

MITTAGESSEN
Mailänder Suppe
Schweinebraten, Tunke
Grünkohl
Kartoffeln

NACHMITTAGS
Kaffee, Tee
Fruchtschnitte

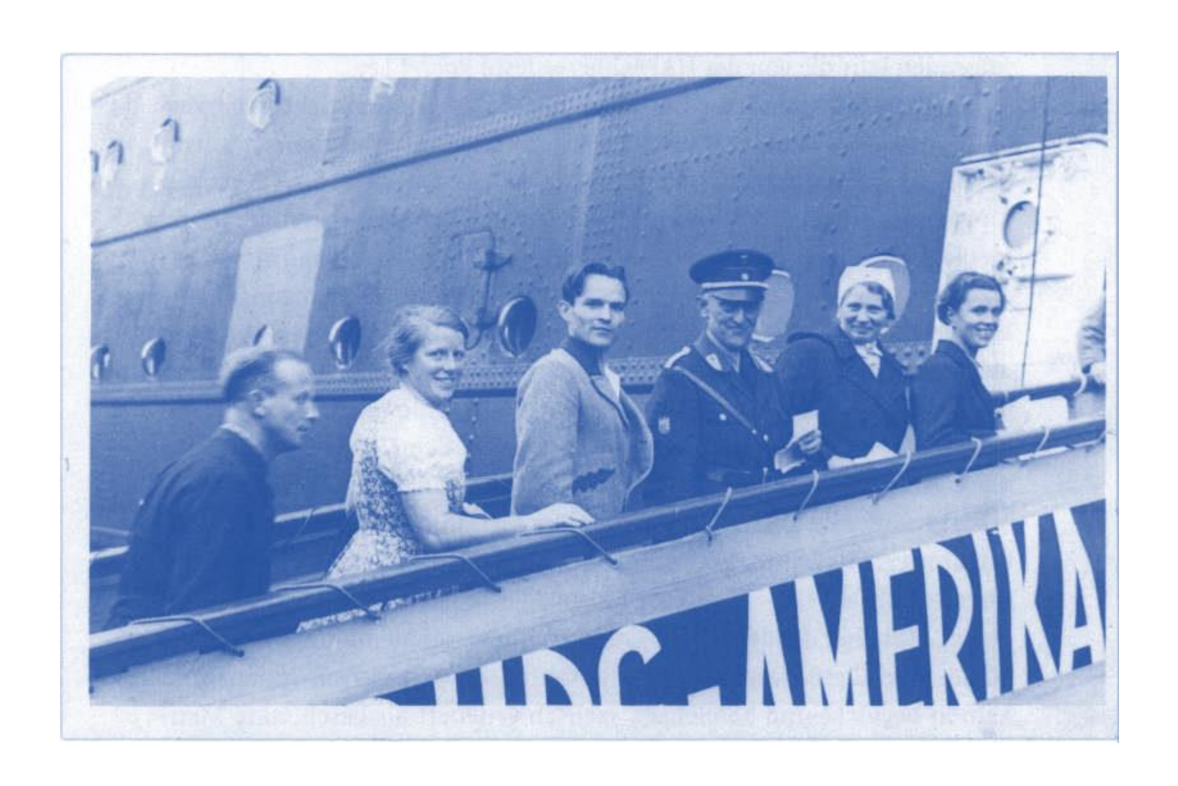
ABENDESSEN
Kalbsfricassee mit Gemüsen
Reis
Grau-, Weiß- u. Schwarzbrot
Roher Schinken
Grobe Mettwurst
Butter — Goudakäse
Tee

KdF-Nordlandreise auf Monte-Schiff: Speisenfolge als Postkarte.

schiffe bauen und nahm 1938 die von der Hamburg-Süd bewirtschaftete *Wilhelm-Gustloff* in Betrieb, im folgenden Jahr die von der HAPAG bereederte *Robert Ley*.

Lange Zeit konnte die Hamburg-Süd jedoch auf dem Sektor der Vergnügungsreisen durchaus mithalten – trotz der subventionierten, von der Staatspartei getragenen Konkurrenz, die mit einem dichten Netz von Ortsgruppen über ein flächendeckendes Vertriebssystem verfügte. Auch ideologisch zeigte sich die Reederei den herrschenden Verhältnissen gewachsen – die Ziele, die die Hamburg-Süd in ihrem Werbematerial proklamierte, unterschieden sich wenig von der KdF-Philosophie: «Reisen auf deutschen Schiffen sind Reisen auf deutschem Boden und kommen der deutschen Wirtschaft zugute», heisst es in einem Beitrag der *Hamburg-Süd Zeitschrift* vom Dezember 1935 unter dem Titel «Seereisen für alle». Auch die Hamburg-Süd propagierte die Einheit der «Volksgemeinschaft» über alle Differenzen regionaler Herkunft und sozialer Schichten hinweg: «In wahrer Volksgemeinschaft treffen sich auf ihren schönen Monte-Schiffen viel- und weitgereiste Menschen und solche, die zum ersten Mal über die deutschen Grenzen hinausschauen, Junge und Alte, Hand- und Geistesarbeiter, sie alle fahren erwartungsvoll hinaus und kehren beglückt und bereichert, seelisch erneuert als beschenkte Menschen wieder, denn die ‚Hamburg-Süd' bringt wirklich: Seereisen für alle!» Auch die Preise der Hamburg-Süd-Fahrten waren nicht weit von den KdF-Angeboten entfernt: Bot KdF sieben Tage Norwegen für 60 und achtzehn Tage Madeira für 120 Mark an, so waren auf Monte-Schiffen achttägige Norwegenfahrten ab 95 und drei Wochen Azoren-Madeira-Casablanca ab 190 Mark zu haben. Eine siebentägige Londonreise konnte bei Hamburg-Süd für 60 bis 110 Mark gebucht werden, eine viertägige Fahrt auf der *Monte Rosa* zur Flottenschau der deutschen Kriegsflotte in der Ostsee gar für nur RM. 35.- bis RM. 75.-.

Auch die *Cap Arcona* wurde von der Hamburg-Süd in das Programm der Vergnügungsfahrten einbezogen. Einerseits mit reinen Kreuzfahrten etwa nach Madeira und Teneriffa und Wochenendausflügen um Helgoland oder an die englische Küste, andererseits mit Angeboten, die es den Touristen ermöglichten, auf den fahrplanmässigen Kursen Rundreisen von Hamburg nach Südamerika und



Stempel auf der Kartenrückseite: «Kraft durch Freude auf hoher See an Bord M.S. *St. Louis*» – strahlende Gesichter auf der Gangway des von KdF gecharterten Motorschiffs *St. Louis* der Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG). 1939 gelangte die *St. Louis* in die Schlagzeilen, als rund neunhundert jüdische Flüchtlinge, denen sowohl Kuba als auch die USA die Aufnahme verweigerten, nach Europa zurückbefördert werden mussten.

wieder zurück nach Hamburg zu unternehmen. «Mit dem schönsten deutschen Schiff des Südatlantiks eine der schönsten Städte unseres Erdballs zu besuchen, das ist fürwahr ein Programm, das auch Weitgereiste locken kann», heisst es in einer Werbebroschüre für solche Gesellschaftsreisen mit der *Cap Arcona* nach Rio de Janeiro. «Ein Kenner hat einmal von dieser Fahrt gesagt, dass er nicht zu entscheiden wage, was schöner sei: die Überfahrt selbst an Bord dieses wundervollen Schiffes oder das Reiseziel Rio de Janeiro, das ‚Paradies auf Erdem.» Gesellschaftsreisen nach Rio oder *Cap-Arcona-Kreuz*fahrten nach Madeira wurden nur in der I. Klasse angeboten. Die *Cap Arcona* reagierte auf den Trend zur Vereinheitlichung der Klassen, indem sie nach oben auswich und im Gegensatz zu KdF- und Monte-Reisen im Luxusbereich blieb. Eine Madeira-Reise kostete auf der exklusiven *Cap Arcona* gut dreimal mehr als bei KdF, und der Preis von rund 1‘400 Mark für eine Gesellschaftsreise auf der *Cap Arcona* nach Südamerika war für deutsche Durchschnittsverdiener mit einem Monatslohn von 150 bis 200 Mark völlig unerschwinglich. Bei allem Interesse an einer im Sinne von Kraft durch Freude funktionstüchtigen, leistungsfähigen und kampfbereiten Volksgemeinschaft blieb auch Deutschlands privilegierte Klasse lieber unter sich und zog es vor, ihren Urlaub in gehobener Atmosphäre zu verbringen, fernab vom gemeinen Volk.

Auch das englische Publikum wurde mit dem Angebot der Vergnügungsreisen angesprochen. Seit 1931 fuhr die *Cap Arcona* auf ihrem Kurs nach Südamerika auch Southampton an. An einer der Kreuzfahrten, die nach Portugal, Marokko und Madeira führten, nahmen der britische Architekt Joseph Emberton und seine Frau Kathleen teil – es handelte sich um die Fahrt, die mit einem gemalten Bild der von Neujahrsfeuerwerk umrahmten Bucht von Funchal, der Hauptstadt von Madeira, beworben wurde, das die *Cap Arcona* im Vollmondschein hinter den Silhouetten von Palmen, Kakteen und Bananen zeigt: «Weihnachten auf See, Silvester auf Madeira. 16 Tage mit der *Cap Arcona.* 20. Dez. 1935 von Hamburg, nur I. Klasse. Ab RM. 380.-».

Joseph Emberton hatte seine Kamera dabei und drehte Urlaubsfilme sowohl



KdF-Flaggschiff *Wilhelm Gustloff* (1938), 208 Meter lang, vor der rund zwei Meter kürzeren *Cap Arcona*.

in Schwarzweiss wie in Farbe. Er hielt fest, wie ein Weihnachtsbaum im Krähennest am vorderen Mast der *Cap Arcona* befestigt wurde, wie die Passagiere beim Shuffleboard Scheiben über das Sportdeck schoben und Mrs Emberton im Liegestuhl auf dem Deck an der Sonne lag – «die Mietpreise», heisst es in der Werbebroschüre, «betragen für Teilnehmer an der Gesellschaftsfahrt für Liegestühle RM 5.-, Reisedecken RM 5.-, Auflagematratzen RM 3.-.» Auf den Ausflügen an Land filmte der Architekt seine Frau vor der Moschee in Rabat, weitere Sequenzen zeigen afrikanische Händler, die Kleider verkaufen, orientalische Marktszenen, einen Knaben, der mit einer Schlange tanzt, und Männer in Turbanen, die Affen über ein Seil balancieren lassen. In Marokko unternahmen die Reisenden eine Zugsfahrt und auf Madeira eine Stadtrundfahrt im Auto. Emberton dokumentierte auch die Arbeit der Kellner, die im Speisesaal die Tische deckten, eine Übung mit Rettungswesten und schliesslich die Ausschiffung der englischen Touristen, die in Southampton wieder von Bord gingen.

Joseph Emberton gilt als einer der bedeutendsten britischen Architekten der klassischen Moderne. Sein 1931 gebauter Yachtclub in Burnham-on-Crouch östlich von London erinnert an einen Dampfer: Mit Rundfenstern im Erdgeschoss, mehrstöckigen, deckartigen Terrassen, einem wie eine Kommandobrücke die gestufte Fassade überragenden Türmchen und den übergrossen Fahnenstangen spielt das weisse Clubhaus mehrfach auf die Formsprache der Dampferarchitektur an.

Emberton war nicht der einzige Architekt, der sich von Ozeanlinern inspirieren liess – gerade funktionalistische Architekten waren fasziniert von der schnörkellosen Zweckmässigkeit der gigantischen Schiffskörper. Le Corbusier besichtigte auf seiner Südamerikareise mit einem Freund die *Cap Arcona* und schreibt am 29. Oktober 1929 – wenige Tage nach dem verhängnisvollen Börsencrash an der Wall Street – an seine «bonne petite maman»: «Hier nous visitions ensemble le gigantesque paquebot allemand *Cap Arcona*.» Sein Freund, der auch schon auf der *Cap Arcona* gereist war, unterhielt sich mit einem der Stewards wie mit einem alten Bekannten.

In einem 1997 in der Zeitschrift *Mare* erschienenen Beitrag erklärt der Architekt Hansjörg Gadient, wie sich der «International Style» an Dampfschiffen orientierte: «Die Maschinen, die Autos und vor allem die Ozeandampfer sollen der zeitgenössischen Architektur den Weg weisen. Diese Architektur, die wahllos Renaissance oder Barock zitiert, die in reaktionären Zitaten alter Stile gefangen ist, die sich in den Manierismen des Jugendstils und des Art déco windet, soll sich ein Beispiel an der kühlen Ingenieurästhetik der Dampfer nehmen.» Illustriert werden Gadients Ausführungen durch Ansichten der *Cap Arcona,* die Bildern der 1931 von Le Corbusier bei Paris erbauten Villa Savoye gegenübergestellt werden.

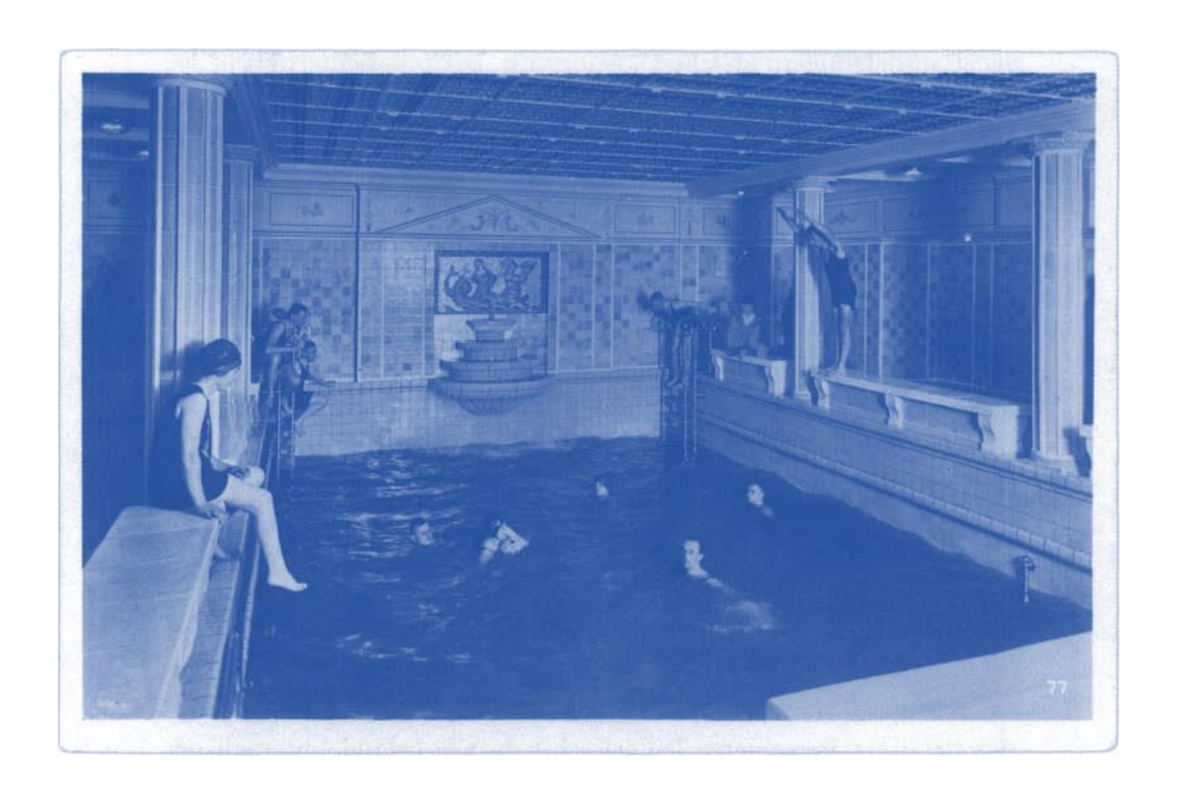
Nicht nur die äussere Gestalt der Dampfer regte die Architekten der Moderne an, auch das Innenleben der Schiffe hatte für die Avantgarde der Architekten Vorbildcharakter – kaum die Innenarchitektur, die im Fall der *Cap Arcona* durchaus noch «in reaktionären Zitaten alter Stile gefangen» war, sondern die perfekt optimierte Raumorganisation mit hohem Anteil an gemeinschaftlichen Einrichtungen, die das Schiff für die zweiwöchige Überfahrt zu einem funktionstüchtigen, autonomen Mikrokosmos machte und zum Modell für die nach dem Zweiten Weltkrieg verwirklichten «Unités d'Habitation» wurde: «So wie die Passagiere an Bord nur kleinste Kabinen für sich beanspruchten, sollten sich die Bewohner der neuen Stadtquartiere mit bescheidenen Wohnungen begnügen. Und so wie sich das Leben in erster Linie in den Gesellschaftsräumen des Schiffes abspielte, sollten auch in den neuen Stadtquartieren die Verpflegungs- und Freizeitmöglichkeiten den Vorzug erhalten. Dabei wären Kinderbetreuung, Kochen oder die Pflege der Wäsche ausserhalb der Wohnung für alle gemeinsam geregelt. In so einer Wohnanlage würde man sich die Einrichtungen und die Angestellten teilen; ein Vierzigstel Koch und ein Zwanzigstel Butler nur möchte Le Corbusier für sich beanspruchen und bezahlen. Jeder könnte sich so Bedienstete leisten, schwärmt er.»

Von seinem Aufenthalt in Südamerika fuhr Le Corbusier nicht mit der *Cap Arcona* nach Europa zurück, sondern mit der italienischen *Giulio Cesare* – gemeinsam mit Josephine Baker, die von einer Südamerikatournee nach Paris zurückreiste. Photografien zeigen die beiden an Deck, im Festsaal und geschminkt

und verkleidet bei Tisch anlässlich eines der auf Südatlantikdampfern üblichen Kostümbälle. Le Corbusier fertigte in der Kabine Zeichnungen der Tänzerin und Sängerin an, die ihn jedoch zu seinem Missvergnügen auf Distanz hielt. Jahre später, im von der Wehrmacht besetzten Frankreich, fanden sich die beiden auf gegenüberliegenden Seiten vor: Der weisse Stararchitekt äusserte unverhohlene Sympathien für den Faschismus und diente sich der vom deutschen Militär dirigierten französischen Marionettenregierung an, die schwarze Venus arbeitete für die Resistance.

Im Olympiajahr 1936, das auf die Silvesterfahrt der *Cap Arcona* nach Madeira folgte, brachte der Schnelldampfer Gäste aus Südamerika an die Olympischen Sommerspiele nach Berlin, aber auch argentinische Athleten und eine Athletin: die Schwimmerin Jeannette Morven Campbell. Campbell, die einzige Frau im argentinischen Olympiateam, wurde im März 1916 während einer Europareise ihrer Eltern in Frankreich geboren und hielt bereits mit sechzehn Jahren den argentinischen Rekord im Freistilschwimmen über hundert Meter. Die argentinische Delegation machte sich Mitte Juni auf den Weg nach Deutschland.

Campbell trainierte während der Überfahrt im Schwimmbad, das sich tief unten im vorderen Teil des Schiffsbauchs befand, unterhalb der Wasserlinie. Die Schwimmhalle auf dem H-Deck war von den oberen Stockwerken aus mit einem Fahrstuhl erreichbar und wurde flankiert von einem Massageraum mit medizinischen Bädern und Höhensonne, Umkleide- und Duschkabinen, einer kleinen Bar und einem Ruheraum mit Liegen und Sitzgruppe. Durch die aus opaken, teils gelblichen Glasscheiben bestehende Decke über dem Wasserbecken schimmerte eine darüber angebrachte Beleuchtung und sorgte in der türkisblau gekachelten Schwimmhalle für eine warme Stimmung. An der von einem Mosaik geschmückten Stirnwand plätscherte Wasser in einer Kaskade von einer beleuchteten Onyxschale in eine Reihe von halbovalen Schalen hinunter. Das Schwimmbadwasser wurde von einer Luftperlanlage durchlüftet und von vier hellen – «hochkerzigen» – unterhalb des Wasserspiegels angeordneten Lampen durchleuchtet.



Schwimmbad auf dem H-Deck tief unten im Schiffsbauch mit türkisblau gekachelten Wänden und durch gelb gefärbtes Glas schimmernder Deckenbeleuchtung. Auf der Hinfahrt zu den Olympischen Sommerspielen in Berlin trainierte Jeannette Morven Campbell 1936 im zehn Meter langen Schwimmbecken der *Cap Arcona.* Die Argentinierin gewann die Silbermedaille über 100 Meter Freistil.

Mit einer Länge von zehn Metern war das über Treppen und Leitern zugängliche Schwimmbecken für die Vorbereitung der zwanzigjährigen Meisterschwimmerin auf die olympischen Wettkämpfe eigentlich zu klein. Wenn Campbell wendete und sich abstiess, blieb bis zur gegenüberliegenden Beckenwand kaum Platz für ein paar Schwimmzüge. So beschaffte sich ihr Trainer in Rio de Janeiro einen Fahrradschlauch, den er am Rand des Beckens befestigte und der Jeannette Campbell bei jedem Schwimmzug wieder zurückzog.

In Berlin wurde die Schwimmerin nicht wie ihre männlichen Kollegen im Olympischen Dorf einquartiert, sondern in einem Frauen vorbehaltenen Haus auf dem Reichssportfeld, ganz in der Nähe des Schwimmstadions, das nördlich an das grosse Oval des Olympiastadions anschliesst. Sie befreundete sich mit Pat Norton, einer australischen Schwimmerin, mit der sie das Zimmer teilte, und besuchte mit ihr in den lauen Sommerabenden Konzerte und Theateraufführungen in einer an ein antikes Theater erinnernden Freilichtbühne im Olympiagelände, der heutigen Waldbühne.

Bevor Adolf Hitler am 1. August die Spiele eröffnete, schwebte das fünf Monate zuvor in Betrieb genommene Luftschiff *Hindenburg* über das Stadion und begrüsste das Publikum nickend – eine Bewegung, die dadurch verursacht wurde, dass ein Teil der Mannschaft im Mittelgang des Zeppelins auf Kommando nach vorne und wieder zurück lief. Am 8. August, eine Woche später, gewann die Argentinierin ihren Vorlauf und am folgenden Tag den Halbfinal der Frauen über hundert Meter Freistil. Im Final, der, hochdramatisch kommentiert, in Leni Riefenstahls zweitem Olympiafilm *Fest der Schönheit* nachzuverfolgen ist, wurde Campbell auf den letzten Metern von der Holländerin Hendrika Mastenbroek überholt und musste sich mit dem zweiten Platz begnügen. Die Silbermedaille wurde ihr von Minister Joseph Goebbels übergeben. Ein paar Tage später erhielt die einnehmende Sportlerin eine weitere Auszeichnung: Die internationalen Pressevertreter wählten sie zur Miss *Olympia 1936.*

1936 gewann die Hamburg-Süd ihre Selbständigkeit endgültig zurück. Die nationalsozialistische Regierung sah sich schon bald nach der Machtergreifung

genötigt, die Reorganisation der hochverschuldeten deutschen Schifffahrt in Angriff zu nehmen. Bereits im Mai 1933 fand auf höchster Ebene eine Besprechung zur «Behebung der Notlage der Seeschifffahrt» statt, an der neben drei Ministern und dem Reichsbankpräsidenten Hjalmar Schacht auch der Hamburger Bürgermeister Carl Vincent Krogmann und sein Bremer Kollege Ernst Otto Markert teilnahmen. Den Reedereien flossen in der Folge Millionenbeträge zu, die als Massnahme zur Arbeitsbeschaffung erklärt wurden. Die Unternehmen, die im unübersichtlichen und schwerfälligen Konglomerat der HAPAG-Lloyd-Union zusammengefasst waren, sollten anschliessend in lebensfähige und übersehbare selbständige Betriebe mit klar definierten Aufgaben aufgegliedert werden. Eine Umstrukturierung der Schifffahrtsdienste setzte allerdings voraus, dass die Grossreedereien von ihren enormen Schuldenlasten befreit wurden. Dies gelang teilweise dadurch, dass die ausländischen Banken zu einem Verzicht auf einen Teil ihrer Forderungen bewegt werden konnten, andererseits durch die staatliche Übernahme von Verpflichtungen. Dadurch gelangte ein Grossteil des Aktienkapitals der Grossreedereien in Reichsbesitz.

Als die Hamburg-Süd, die 1934 im Zuge der Gebietszuteilung auch die Südamerikakurse und -flotten des Norddeutschen Lloyd und der HAPAG übernommen hatte, wieder florierte, verkaufte das Deutsche Reich, das im Besitz von rund neunzig Prozent des Aktienkapitals der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft war, seine Anteile an ein Bankenkonsortium unter der Führung der Vereinsbank, dem auch die Commerz- und Privatbank AG angehörte. «Dieses Aktienpaket», schreibt Joachim Wölfer 1977 in seinem Buch zur *Cap Arcona*, «wurde 1936 von der Vereinsbank in Hamburg und ‚Freunden’, sprich: Aktionären der Bank übernommen.»

Im folgenden Jahr kaufte das Bielefelder Fabrikantenhaus Dr. August Oetker zwölf Prozent der Hamburg-Süd-Aktien. Richard Kaselowsky, seit seiner Heirat mit Ida Oetker, deren Mann Rudolf im Ersten Weltkrieg gefallen war, Teilhaber und Leiter der Nahrungsmittelfirma, besetzte 1937 auch einen Aufsichtsratsposten in der Hamburger Südamerikareederei.

Kaselowsky gehörte einem exklusiven Herrenklub an, der aus einer Gruppierung hervorgegangen war, die sich mit der «Industrielleneingabe» bereits 1932 für ein Kabinett Hitler eingesetzt hatte. Zu diesem «Freundeskreis Reichsführer SS» – auch «Freundeskreis Himmler» genannt – zählten nach einer drei Dutzend Personen umfassenden Adressliste aus dem Jahr 1939 neben Kaselowsky unter anderem der Stahlmagnat Friedrich Flick, Vorstandsmitglieder der I.G. Farben, der Commerz- und Privatbank AG und anderer Banken sowie der Hamburger Bürgermeister Krogmann und die Aufsichtsratsvorsitzenden sowohl der Hamburg-Amerika-Linie als auch des Norddeutschen Lloyds. Die Mitglieder des Freundeskreises trafen sich monatlich zu einem Abendessen in Berlin, führten sich Vorträge und Filme zu Gemüte, liessen sich von Reinhard Heydrich das Gestapo-Hauptquartier zeigen oder besuchten unter der Leitung von Heinrich Himmler die Konzentrationslager Dachau und Sachsenhausen. Wann genau Kaselowsky dem Freundeskreis beigetreten und an welchen der Veranstaltungen er beteiligt war, ist ungewiss – belegt ist seine Teilnahme an einer Reise zu Himmlers Feldquartier in Ostpreussen im Dezember 1943. Zu diesem Zeitpunkt war das Nahrungsmittelunternehmen bereits im Besitz von rund zwanzig Prozent der Hamburg-Süd-Aktien und stellte mit Rudolf-August Oetker, Kaselowskys Stiefsohn, einen weiteren Vertreter im Aufsichtsrat der Reederei. Die Mitglieder des Freundeskreises Reichsführer SS überwiesen Himmler jährlich grössere Beträge – Flick und I.G. Farben etwa 100’000, der Oetker-Chef 40’000 Reichsmark –, über die der Beschenkte, als Chef von SS, Gestapo und der gesamten Polizei zuständig für Konzentrationslager und die Ausrottung der jüdischen Bevölkerung im deutschen Machtbereich, frei verfügen konnte. Nicht alle Mitglieder seines Freundeskreises waren streng nationalsozialistisch gesinnt, einige suchten vornehmlich geschäftliche Kontakte zu knüpfen und sich und ihre Unternehmen durch die Nähe zum Machtzentrum abzusichern.

Nicht so Kaselowsky: «Zwischen Oetker und das NS-Regime passte kein Blatt Papier», erklärt der Historiker Andreas Wirsching im Oktober 2013 in einem Spiegel-Interview. «Das gilt für die Familie wie für das Unternehmen. Wir

haben keinen einzigen Beleg für eine Abgrenzung gefunden. Eine Schlüsselrolle spielte Rudolf-August Oetkers Stiefvater Richard Kaselowsky, der das Unternehmen von 1921 an führte. Kaselowsky steht exemplarisch für die Entwicklung eines konservativen Liberalen zu einem glühenden Anhänger des Nationalsozialismus.»

Wirsching wurde nach dem 2007 erfolgten Tod von Rudolf-August Oetker, der die Vergangenheit lieber hatte ruhenlassen wollen, von dessen Sohn August beauftragt, gemeinsam mit einem Historikerteam die Geschichte des Familienunternehmens während der nationalsozialistischen Herrschaft aufzuarbeiten. Rudolf-August Oetker, der die Leitung der Firma übernahm, nachdem Kaselowsky 1944 bei einem Luftangriff der Alliierten im Keller seiner Bielefelder Villa ums Leben gekommen war, konnte den Aktienanteil bei Hamburg-Süd im Januar 1946 auf 25 Prozent erhöhen. Seit 1955 ist die Reederei eine Tochtergesellschaft der Firma Dr. August Oetker. Heute trägt die hauptsächlich in der Containerschifffahrt tätige Hamburg-Süd rund die Hälfte zum Umsatz der Oetker-Gruppe bei.

Der Schiffsbuchhändler

Flucht und Vergnügen

Die Gesellschaftsräume I. Klasse im Salondeck der *Cap Arcona* waren durch zwei Treppenhäuser mit den andern Decks verbunden: Die Haupttreppe öffnete sich zur Halle, nahe bei den Zugängen zum Speisesaal, das zweite Treppenhaus befand sich vorne zwischen Festsaal und Rauchsalon. Stieg man diese Treppe hinunter, gelangte man über einen Vorplatz geradewegs zur Buchhandlung. Hinter der Buchhandlung lagen die Frisierstube für Damen, wo auch Bemberg-Strümpfe und andere Kleidungsstücke verkauft wurden, und anschliessend die Barbier- und Frisierstube für Herren.

Die Buchhandlung auf dem C-Deck präsentierte sich mit einer Front von zwei Schaufenstern, welche die Türe flankierten, die in den rund vier Meter tiefen und neun Meter breiten Raum führte. Im rechten Schaufenster waren Bücher ausgestellt, im linken Taschen, Figürchen und weitere Schmuck- und Gebrauchsgegenstände. Denn ausser Büchern und Zeitschriften enthielt «der Bordladen einen sorgfältig ausgewählten Bestand von Artikeln, die ein internationales Publikum auf einer längeren Seereise für den eigenen Bedarf oder als Geschenk zu kaufen pflegt. Hauptsächlich handelt es sich um Mode- und Bijouterieartikel oder Gebrauchsgegenstände und Lederartikel wie Handtaschen, Brieftaschen, Zigarettenetuis, Feuerzeuge und Drehbleistifte. Eine wichtige Rolle spielen Uhren aller Art, Armband-, Taschen-, Wecker- und kleine Standuhren», erinnert sich Hanns Kia-



Festsaal der *Cap Arcona:* «helle Farbtöne mit reicher Vergoldung».
Am Bildrand links Geländer des Podests für das Schiffsorchester, zum Tanz
wurden Tische und Stühle unter dem Lampenkreis beiseitegeschoben.
Im Hintergrund Durchgang zur Halle. Im Rücken des Photografen führte eine
Treppe zur ein Deck tiefer gelegenen Schiffsbuchhandlung hinunter.

sing, der zwischen Januar und Mai 1939 während dreier Fahrten als Buchhändler auf der *Cap Arcona* von Hamburg nach Südamerika fuhr.

Hanns Kiasing notierte die Erinnerungen an seine Tätigkeit als Schiffsbuchhändler wenige Monate nach seinen Reisen und veröffentlichte sie 2003 unter dem Titel *Buchhändler zur See*, fünf Jahre vor seinem Tod im Alter von zweiundneunzig Jahren, ergänzt durch einen bereits im Februar 1939 im *Börsenblatt des deutschen Buchhandels* erschienenen Beitrag zum deutschen Buchhandel in Südamerika.

Hanns wurde 1915 in eine Verlegerfamilie hineingeboren. Sein Urgrossvater hatte den Verlag Velhagen & Kiasing gegründet, der unter anderem *F.W. Putzgers Historischen Schul-Atlas* und weitere Atlanten herausgab. Wie der ein Jahr jüngere Rudolf-August Oetker, der spätere Besitzer der Hamburg-Süd, wuchs Hanns Kiasing in Bielefeld auf. Die beiden kannten sich. Der Verlegersohn absolvierte eine Lehre als Buchhändler in München und begann 1938 auf Schiffen der Südamerikalinie zu arbeiten.

Die Bordbuchhandlungen der Hamburg-Süd wurden von der Buch- und Zeitschriftenhandelsfirma Georg Stilke betrieben, die im nördlichen Deutschland den Bahnhofsbuchhandel dominierte und bis in die dreissiger Jahre vom Enkel des Firmengründers geführt wurde, der ebenfalls Georg hiess. Da Georg Stilkes Mutter Jüdin war, galt er gemäss den Nürnberger Gesetzen als «Mischling I» und musste die Schiffsbuchhandlungen 1938 an Georg Toepfer abgeben. «Halbjuden» hatten grössere Überlebenschancen als «Volljuden» und durften unter gewissen Umständen auch «deutschblütige» Partner oder Partnerinnen heiraten. So heiratete Georg Stilke 1941 Karin Lahl, die er 1938 an einer Party kennengelernt hatte. Karin Stilke galt bis in die fünfziger Jahre als das gefragteste Fotomodell Deutschlands. Entdeckt wurde sie 1936 auf dem Berliner Kurfürstendamm von der Starphotografin Yva, die 1942 im Vernichtungslager Sobibor vernichtet wurde. Karin und Georg Stilke verkehrten mit Erich Maria Remarque, Erich Kästner, Gustaf Gründgens und Marlene Dietrich, die 1937 bei einem Besuch in Venedig für Karin Stilke Zucchini briet. Über Politik unterhielten sich die Stilkes in ihrem Be-

kanntenkreis kaum: «Um Gottes willen! Das war viel zu gefährlich», erklärte die 2013 im Alter von 99 Jahren verstorbene Karin Stilke vor einigen Jahren in einem Interview. «Es reichte schon, betrunken ein unbedachtes Wort über jemanden fallen zu lassen. Das wurde dann weitergetragen. Es war so eine Kettenreaktion. Und Peng! Schwups, war man weg. Überlegen Sie mal, wem Sie etwas anvertrauen würden, das Sie das Leben kosten könnte?! Da bleiben verdammt wenig übrig.»

Bevor Hanns Kiasing auf die *Cap Arcona* kam, arbeitete er zwei Monate lang auf der *Monte Rosa*. Im Gegensatz zur *Cap Arcona* verfügte die *Monte Rosa* nicht über ein betretbares Ladengeschäft, sondern bloss über einen Buch- und Verkaufsstand. Dieser war nur bei guter Belegung des Schiffs von einem Verkäufer oder Buchhändler besetzt, der, eingerahmt von Bücherregalen und Glaskästen mit Souvenirs, Handtaschen und weiteren Gegenständen, seine Kundschaft über eine mit Uhren- und Schmuckvitrine versehene Theke bediente. Während seines Einsatzes auf der *Monte Rosa* vom 2. September bis zum 2. November 1938 wohnte Kiasing alleine in einer Innenkabine III. Klasse.

Die *Monte Rosa* legte am 2. September in Hamburg mit Ziel Buenos Aires ab und lief am nächsten Tag Bremerhaven an – nach der Übernahme der Südamerikakurse des Norddeutschen Lloyds war die Hamburger Reederei verpflichtet, auch Bremen zu bedienen. Einige der in Bremerhaven zugestiegenen Passagiere beabsichtigten, bereits unterwegs wieder von Bord zu gehen: Ein Student und ein von seiner Frau begleiteter Konsularagent verliessen das Schiff nach Zwischenhalten in Boulogne und Southampton schon in Lissabon wieder, ein Kaufmann ging in Las Palmas von Bord, ein schwedischer Ingenieur war zusammen mit seiner Gattin nach Rio de Janeiro unterwegs, und ein weiterer Passagier fuhr nach Florianopolis, der Hauptstadt des von vielen deutschstämmigen Siedlern bewohnten südbrasilianischen Bundesstaates Santa Catarina.

Bei den zweiundzwanzig Personen, die von Bremen bis nach Buenos Aires an Bord blieben, ist den Passagierlisten zu entnehmen, dass es sich – mit einer Ausnahme, wo entsprechende Einträge fehlen – um Auswanderer jüdischer Volkszugehörigkeit und mosaischer Religion handelte. Auffällig ist der hohe An-

teil an Landwirten unter den jüdischen Flüchtlingen: Sechs der meist im Familienverband emigrierenden Männer geben als Beruf Landwirt an, Adolf Pins aus Dülmen bei Münster wird als Viehhändler ausgewiesen.

Argentinien nahm in den dreissiger Jahren um die 40'000 europäische Flüchtlinge auf, zählte also zu den wichtigsten Auswanderungszielen der aus rassistischen und politischen Motiven Verfolgten. Die Einwanderungsbestimmungen wurden jedoch zunehmend verschärft, besonders für Reisende III. Klasse. An linksgerichteten Einwanderern bestand kein Interesse, da befürchtet wurde, sie könnten die öffentliche Ordnung stören oder die nationale Sicherheit gefährden, und die jüdische Immigration wurde durch das Aussen- und das traditionellerweise für die Einwanderung zuständige Landwirtschaftsministerium mit der Begründung abgelehnt, sie schade dem Land, da sie nicht freiwillig erfolge, sondern erzwungen – eine nur schon deshalb eigenartige Begründung, weil Migration fast stets sowohl mit Push- wie mit Pull-Faktoren verbunden ist. «Der Spanier», schreibt Schiffsbuchhändler Kiasing 1939 zur Einstellung der argentinischen Öffentlichkeit zur nationalsozialistischen Politik, «bringt bei dem ihm eigentümlichen Rassenstolz für die Massnahmen des neuen Deutschland viel Verständnis auf.» Juden wurden zwar nicht prinzipiell abgewiesen, doch Argentinien zog es vor, Landwirte einreisen zu lassen, als Verfolgten Schutz zu geben. Auch unter den knapp drei Dutzend jüdischen Flüchtlingen, die bereits am 2. September in Hamburg mit Ziel Buenos Aires an Bord der *Monte Rosa* gingen, befanden sich neben Kaufleuten und Handelsvertretern Berufsleute aus dem Umfeld der Vieh- und Landwirtschaft, etwa der Fleischer Josef Stern mit Frau und Kindern oder der fünfundzwanzigjährige Bruno Lewin, ein Landwirt aus Berlin.

Die *Monte Rosa* brauchte für die Überfahrt länger als der grössere und leistungsfähigere Schnelldampfer *Cap Arcona* – die Reise von Hamburg nach Buenos Aires dauerte statt fünfzehn ganze fünf- oder sechsundzwanzig Tage. Delfine, beobachtete der Schiffsbuchhändler, konnten das Motorschiff *Monte Rosa*, das



Promenadendeck der *Monte Rosa,* auf der Hanns Kiasing im Herbst 1938 seine erste Südamerikafahrt als Schiffsbuchhändler unternahm. Die gleiche Photografie wird auf entsprechend beschrifteten Ansichtskarten auch als Abbildung anderer sehr ähnlichen Motorschiffe der Monte-Klasse verkauft.

mit 14 Knoten unterwegs war, über längere Zeit begleiten, während die *Cap Arcona* mit ihren 20 Knoten den Tieren bald zu schnell wurde.

Hanns Kiasing hatte ausgiebig Gelegenheit, sich in den südamerikanischen Hafenstädten umzusehen. «Bei jedem Einlaufen in einen fremden Hafen kommt der Zoll an Bord, um den Laden zu versiegeln, da in den Hafengebieten jeder Handel verboten ist. Dieser Umstand ist für uns Bordbuchhändler sehr angenehm, denn nun ist unsere Tätigkeit beendet und wir können sofort an Land gehen, unbehelligt von Pass-, Geld- und anderen Kontrollen, da wir ja Mitglieder der Besatzung sind. Es ist also reichlich Gelegenheit gegeben, sich im Hafen umzusehen, Ausflüge in die Umgebung zu unternehmen und die Fühlung mit Land und Leuten aufzunehmen.»

Die erste amerikanische Hafenstadt, die die *Monte Rosa* nach zwölftägiger ununterbrochener Fahrt anlief, war Pernambuco, die «eigentlich Recife heisst». «Das Interessanteste an Pernambuco», schreibt Kiasing, «sind seine Negerviertel am Rande der Stadt. Wir sind hier plötzlich in kleinen, von Palmen überragten Strassen und Gassen mit Wellblechhütten und Ziehbrunnen, die allmählich in von Bächen und Kanälen durchzogene Wäldchen und Dschungels übergehen, während aus der Ferne das Bimmeln der Strassenbahnen und Hupen der Autos herüberklingt. Über allem liegt die Hitze der Tropen, an die man sich erst langsam gewöhnen muss.»

«Die Stadt», berichtet Kiasing weiter, «ist in Deutschland auch bekannt als der Zielhafen für das Luftschiff *Graf Zeppelin,* das den regelmässigen Flugverkehr nach Südamerika von Friedrichshafen nach Pernambuco durchführte. Am Stadtrande auf dem Flughafen sind die Abfertigungshalle und der Anlegemast noch vorhanden.» Nach dem 6. Mai 1937, als die *Hindenburg* in Lakehurst verbrannte, war der Transatlantikverkehr der Luftschiffe eingestellt worden.

Hugo Eckener war nach Abschluss der Untersuchung des Unglücks von Lakehurst, das drei Dutzend Todesopfer gefordert hatte, sofort nach Washington gereist, um die Genehmigung für den Export von Helium zur Verwendung als Auftriebsgas für seine Luftschiffe zu erlangen. Helium, schwerer als Wasserstoffgas,



M. S. „Monte Sarmiento“ / Lesezimmer

Lesestoff war auf den Südatlantikschiffen in der Bordbibliothek und am Buch- und Verkaufsstand erhältlich.

jedoch nicht brennbar, wurde nur in Amerika in ausreichenden Mengen gewonnen. Es gelang Eckener, die zuständigen Stellen zu überzeugen, und Ende 1937 liefen die Heliumlieferungen an. Nach dem Einmarsch in Österreich im März 1938 wurde der Versand von Helium nach Deutschland vom amerikanischen Innenminister Harold L. Ickes verboten. Ickes war überzeugt, dass «Hitler Krieg machen werde» und befürchtete eine Zweckentfremdung des an Deutschland gelieferten Gases für militärische Einsätze. Eckener fuhr im Mai 1938 erneut nach Amerika, konnte Innenminister Ickes jedoch nicht umstimmen. Auch eine weitere Audienz bei Präsident Roosevelt änderte nichts am Entscheid des Innenministeriums.

Hugo Eckener war beeindruckt, mit welcher Bestimmtheit im Weissen Haus mit dem baldigen Ausbruch des Krieges gerechnet wurde. «Ich war deshalb gar nicht sehr überrascht», schreibt er in seinen Erinnerungen, «als der Kapitän des Schnelldampfers *Europa,* mit dem ich einige Tage später zurückfuhr, mir bei der Abfahrt leise zuflüsterte: ‚Hoffentlich kommen wir gut nach Hause durch, ohne unterwegs von der tschechischen Flotte angegriffen zu werden!» Natürlich war das ein hohnvoller Scherz, aber der Kapitän kannte auch die Stimmung und die Besorgnisse in politischen Kreisen New Yorks und spielte auf die Gerüchte an, die von einem bevorstehenden Angriff auf die Tschechoslowakei und von Englands Entschlossenheit, diesem Land beizuspringen, wissen wollten.»

Auch in den weiteren brasilianischen Hafenstädten, die die *Monte Rosa* anlief, ging Kiasing von Bord, machte sich ein Bild von Land und Leuten, suchte deutsche Buchhändler auf und informierte sich über das deutsche Zeitungswesen. Er stellte fest, dass die Buchhandlungen in Rio, Santos und São Paulo «unter der starken Konkurrenz der Emigrantenbuchhandlungen» zu leiden hatten, «die seit etwa drei Jahren auf dem Markt sind», fand «in den überwiegend von Deutschen besiedelten Südstaaten Santa Catarina und Rio Grande do Sui» eine portugiesisische Übersetzung des Buches *Mein Kampf* unter dem Titel *Minha Luta* und blätterte in der Tageszeitung *Der Urwaldbote*, die in Blumenau, «dem Zentrum der deutschen Besiedlung im Staate Santa Catarina», erschien.

Am 27. September erreichte die *Monte Rosa* Buenos Aires, das Ziel ihrer Reise. Bevor sie die Rückfahrt antrat, hatte Hanns Kiasing mehrere Tage Zeit, sich in der argentinischen Hauptstadt umzusehen. Auch hier beschäftigte er sich mit dem deutschsprachigen Verlags- und Zeitungswesen und dem Buchhandel. «In Buenos Aires gibt es etwa fünfzehn deutsche Buchhandlungen, von denen vier bis fünf bedeutend sind und bis zu fünfzehn Angestellte beschäftigen», schreibt Kiasing in seinem Beitrag *Deutscher Buchhandel in Südamerika,* der am 18. Februar 1939 im *Börsenblatt für den deutschen Buchhandel* veröffentlicht wurde. Klasings Beschreibung ist durchwegs in auffällig sachlichem Tonfall gehalten. Äusserungen, die Regimetreue markieren, wie sie sich in im Drittem Reich erschienenen Publikationen aller Art üblicherweise finden lassen – sei es aus Überzeugung oder zum Schutz des Autors –, fehlen. Bemerkenswerterweise verkehrte Kiasing in Buenos Aires laut des im Frühjahr 1939 in Deutschland publizierten Artikels besonders auch in nazikritischen und Emigrantenkreisen, was er allerdings nicht ausdrücklich herausstreicht. So besuchte er im «hauptsächlich von Deutschen bewohnten Vorort Belgrano» Lesungen in der Libreria Johan Luzian, Bücherstube Belgrano, die vom aus Hamburg stammenden, 1936 emigrierten Schauspieler und Schriftsteller Luzian geführt wurde. «Ihr Besitzer», berichtet Kiasing, «kam im Herbst 1938, als ich gerade in Buenos Aires war, aus Asunción, der Hauptstadt Paraguays, wo er die einzige deutsche Buchhandlung des Landes gegründet hatte, nach Argentinien. In Buenos Aires eröffnete er ein neues Geschäft und verstand es bald, einen Kreis von Berufskollegen, Schriftstellern und Künstlern um sich zu sammeln, der durch Veranstaltungen von Leseabenden, Theatervorführungen u.a. an die Öffentlichkeit trat.» Luzian arbeitete auch für das *Argentinische Tageblatt,* das im Gegensatz zur gleichgeschalteten, grösseren *Deutschen La Plata Zeitung* ein klar antifaschistische Linie verfolgte.

«Demselben Kreis gehört auch der Lehrer am Goethe-Gymnasium Max Tepp an», fährt Hanns Kiasing in seinem Beitrag im *Börsenblatt* fort. Er verschweigt dabei, dass Tepp, der schon 1923, als radikaler Reformpädagoge in Deutschland in Ungnade gefallen, nach Argentinien emigriert war, 1938 an die

Pestalozzi-Schule wechselte, die vier Jahre zuvor auf Initiative von Ernesto Alemann, dem Herausgeber des *Argentinischen Tageblattes,* als Alternative zur gleichgeschalteten Goethe-Schule gegründet wurde. Max Tepp übernahm später auch die Leitung der noch heute bestehenden Pestalozzi-Schule. Da es in Südamerika an deutschsprachigen Lehrbüchern weitgehend fehlte, gründete Tepp den Verlag *Die Umwelt*, der Titel wie *Indianer Südamerikas, Im Reich des Inka, San Martin und der Kampf um die Freiheit Südamerikas* oder *Vogelwelt auf einer Argentinischen Estancia* publizierte.

1935 veröffentlichte Max Tepp in seinem Verlag die Kindergeschichte *Cap Arcona in Buenos Aires,* eine «kleine heimatkundliche Erzählung», geschrieben «für deutsche Kinder in Argentinien», an die sich Tepp im Vorwort wendet: «Wenn ihr nun Eure Heimat Buenos Aires gut kennt, so wird Euch die *Cap Arcona* oder sogar der Zeppelin hoffentlich auch eines Tages nach Deutschland bringen, um Euch das Land Eures Volkstums zu zeigen.» In Tepps von Kinderzeichnungen illustrierter Erzählung gelangen Meta und Otto auf ihren Streifzügen durch die Stadt zum Hafen, wo Otto etwas entdeckt:

«Drüben hinter dem Platz hatte er drei dicke, weisse Schornsteine mit breitem, rotem Rand gesehen.

Meta, schrie er wild, da, da ist die *Cap Arcona.*

Einige Leute blieben stehen und guckten den aufgeregten Jungen an.

Otto hatte Meta bei der Hand gefasst und rannte mit ihr über die Strasse. Er achtete nicht auf Autos und Omnibusse. Er sah nur die *Cap Arcona.*»

Weing später führt ein freundlicher Matrose die beiden Kinder auf der *Cap Arcona* herum:

«So, Kinners, nun wollen wir uns mal das Schwimmbad ansehen!

Schwimmbad? In einem Schiff, das doch rings von Wasser umgeben ist?

Otto sah den Seemann ungläubig an.

Kommt nur, griente der Alte und führte die Kinder noch weiter in das Schiff hinab.



Hafen von Buenos Aires. Über dem Schiffsschornstein in der linken Bildhälfte das Hochhaus des Hotels Jousten, von dessen Dachterrasse Hanns Kiasing bei einem Glas Wein nachts seinen Blick «über die unzähligen Lichter dieser Viermillionenstadt und den weitläufigen Hafen» schweifen liess. Der Liegeplatz der *Cap Arcona* befand sich vor den Hafenschuppen in der Bildmitte. Unten rechts das langgezogene Gebäude des Einwandererhotels.

Sie kamen zu einer mit Kacheln ausgelegten Schwimmhalle.

Da ist ja aber kein Wasser!, sagte Meta.

Auf Fahrt, wenn die Leute baden wollen, lassen wir die Pileta voll Wasser laufen!, erklärte der Seemann.»

Bevor sich die beiden Kinder nach Belgrano auf den Heimweg machen, führt sie der Matrose «in einen schönen Speisesaal und sagte zu einem Mann in einer weissen Jacke:

Bring den Kindern mal 'ne schöne Fleischbrühe und geröstetes Brot!»

Buenos Aires, die grösste Stadt der südlichen Erdhälfte, ist für den Bordbuchhändler «die landschaftlich reizloseste Stadt der ganzen Reise», eine schachbrettartig angeordnete Anhäufung von Hochhäusern, Baulücken und Neubauten, durchzogen von Strassen voller Autos, Elektrischen und Bussen, auf denen keine Verkehrsregeln zu existieren scheinen – jeder fährt dort, «wo Platz ist, und quetscht sich mit höchster Geschwindigkeit und möglichst grossem Lärmaufwand noch eben überall durch». Beeindruckt zeigt sich Kiasing von der Opera Colon. «Das Personal der Oper ist ausgezeichnet, wovon ich mich anlässlich einer Freilichtaufführung des *Barbier von Sevilla* im Park von Palermo überzeugen konnte. Diese Freilichtaufführungen sind berühmt, und es ist ein unvergesslicher Eindruck, in einer Tropennacht in diesem wunderbar gepflegten Park eine derartige Oper zu hören.

Wenn man dann anschliessend auf dem Dachgarten des Jousten-Hotel ein Glas Wein trinkt und über die unzähligen Lichter dieser Viermillionenstadt und den weitläufigen Hafen hinweg auf den weiten Strom des La Plata blickt, zeigt sich auch Buenos Aires von einer nachhaltigen Schönheit.»

Während Hanns Kiasing Ende September 1938 durch die argentinische Hauptstadt flanierte, stand Europa vor dem Ausbruch eines Krieges. Adolf Hitler beabsichtigte, die Tschechoslowakei zu zerschlagen, da er Böhmen und Mähren als Rohstofflieferanten, Devisen- und Goldquelle, wegen ihrer Rüstungsbetriebe sowie nicht zuletzt als Aufmarschgebiet in Richtung Osten in seinen Machtbereich einzugliedern trachtete. Prag und bald auch Paris und London hatten Mobil-



Gesellschaftshalle I. Klasse im 1930 fertiggestellten Schnelldampfer *Europa* des Norddeutschen Lloyd, gestaltet vom späteren «Ersten Baumeister des Führers» Paul Ludwig Troost, der die Innenräume des Führerbaus am Münchner Königsplatz im «Dampferstil» entwarf.

machungsmassnahmen eingeleitet, auf deutscher Seite bezogen sieben Angriffsdivisionen ihre Ausgangsstellungen. In einem ersten Schritt ging es Hitler um die Abspaltung der mehrheitlich von Deutschen bewohnten Grenzgebiete der Tschechoslowakei. Am 29. September trafen sich Adolf Hitler und Benito Mussolini, die Diktatoren Deutschlands und Italiens, mit Édouard Daladier und Neville Chamberlain, den Premierministern Frankreichs und Englands, in München und unterzeichneten in den ersten Stunden des 30. September das Abkommen, das die Abtrennung der sudetendeutschen Gebiete beinhaltete, vermeintlich den Frieden rettete und durch den Verlust der Grenzbefestigungen das Schicksal der Tschechoslowakei besiegelte.

Die Ambiance für das Münchner Abkommen gaben die Räume des Führerbaus her, dessen Errichtung kurz nach der Machtübernahme in Angriff genommen wurde. Entworfen wurden die nationalsozialistischen Repräsentationsbauten am Königsplatz vom 1934 verstorbenen Paul Ludwig Troost, dem «Ersten Baumeister des Führers», der für den Norddeutschen Lloyd verschiedene Luxusdampfer ausgestattet hatte, so die *Europa*, die schon bei ihrer Jungfernfahrt im März 1930 das Blaue Band für die schnellste Überfahrt nach New York erlangt hatte. Troosts Stil, der die Dimensionierung der transatlantischen Gesellschaftsräume auf die Eindruck heischende Monumentalität der Treppenhäuser, Wandel- und Wohnhallen und des pompösen Arbeitszimmers des Führers übertrug, wird auch als «Dampferstil» bezeichnet – die Schiffsarchitektur regte also, wenn auch in einem anderen Sinn, nicht nur die Vertreter der klassischen Moderne an, sondern auch die Baumeister des nationalsozialistischen Neoklassizismus. Während des Ersten Weltkriegs hatte Paul Ludwig Troost die Innenräume des Schlosses Cecilienhof gestaltet, wo im Sommer 1945 die Potsdamer Konferenz stattfand. Kronprinzessin Cecilie, Kaiser Wilhelm II. Schwiegertochter, die bis im Frühjahr 1945 auf dem nach ihr benannten Cecilienhof wohnte, war 1930 auf der *Cap Arcona* nach Buenos Aires gefahren, um ihren Sohn Prinz Louis Ferdinand zu besuchen, der seine Dissertation zur *Theorie der Einwanderung am Beispiel Argentiniens* verfasst hatte.

Am 9. November, eine Woche nachdem Hanns Kiasing auf der Monte *Rosa* wieder in Hamburg eintraf, wurden deutschlandweit die Pogrome ausgelöst, die als Kristallnacht oder Novemberpogrome in die Geschichte eingingen. Einer, der bei den Novemberpogromen weder umgebracht noch – wie rund 30'000 jüdische Männer – für längere Zeit in ein Konzentrationslager verschleppt wurde, war Max Hermann Maier, der in seinem *Bericht eines Emigranten* unter dem Titel *Ein Frankfurter Rechtsanwalt wird Kaffeepflanzer im Urwald Brasiliens* schreibt: «Am 10. November 1938 nach der Kristallnacht und dem befohlenen Pogrom konnten meine Frau und ich nach zwölf Jahren eines befriedigenden arbeitsreichen Lebens und nach sechs Jahren unter Nazi-Herrschaft und einem aufregenden Schlussakt am Tage unserer Abreise den Verfolgungen entgehen und aus Frankfurt auswandern. Ohne den Beistand guter Freunde wäre es uns nicht geglückt, den Abendschnellzug nach Holland zu erreichen.»

Maier fand sich im komplizierten, schikanösen und äusserst kostspieligen Prozedere, das einer Auswanderung vorausging, einigermassen zurecht, hatte er doch seit Januar 1936 die Beratungsstelle des jüdischen Hilfsvereins und die jüdische Auswanderungsstelle in Frankfurt am Main geleitet. 1935 hatte er von einer englischen Landgesellschaft ein Stück Urwaldland im südbrasilianischen Parana erworben.

Am deutschen Grenzbahnhof wurden die beiden Flüchtlinge zwar verhaftet, jedoch schon am folgenden Abend wieder freigelassen. Über London erreichten sie Southampton. «In Southampton schifften wir uns nachts zur Fahrt nach Brasilien auf der *Cap Arcona* der Hamburg-Süd ein. Wir fuhren nicht freiwillig auf einem deutschen Schiff. Aber der Nazi-Polizeibeamte Müller in Frankfurt hätte uns die notwendigen Reisepässe verweigert, wenn wir nicht die Passagen auf einem deutschen Schiff hätten nachweisen können. So rücksichtslos die Passabteilung der Frankfurter Polizei mit uns verfahren war, so entgegenkommend erledigte das Reisebüro der Hapag in Frankfurt unsere Angelegenheit. Auf der *Cap Arcona*, einem schönen Schiff von 25'000 Tonnen, herrschte eine sonderbare Atmosphäre. Der Kapitän und seine Offiziere verkehrten nicht mit den Passagieren,

die zu etwa 80 Prozent jüdische Auswanderer waren. Auch einige Nazi-Parteigenossen fuhren mit. Ab Lissabon entfernten sie schlagartig ihre Hakenkreuz-Abzeichen, was ihnen offenbar befohlen war. Den jüdischen Auswanderern war es nur recht zu wissen, wer von den Mitreisenden Parteigenosse war. Der grössere Teil der männlichen Juden war unmittelbar vor der Abfahrt des Schiffes von Hamburg aus dem Konzentrationslager entlassen worden. An ihren kahlgeschorenen Köpfen waren sie zu erkennen. In der ersten Klasse befanden sich unter den jüdischen Auswanderern vollkommen vermögenslose Familien, deren Passage der jüdische Hilfsverein bezahlt hatte, weil die Familien Deutschland verlassen mussten und billige Passagen nicht rechtzeitig zu bekommen waren. Die jüdischen Inhaber von Bargeld-Gutscheinen schenkten diese den Mittellosen, damit sie sich für das Leben notwendige Dinge auf dem Schiff anschaffen konnten. Die Besatzung des Schiffes war im Umgang mit den jüdischen Auswanderern zwar verängstigt, aber korrekt.»

In Santos atmeten Max Hermann und Mathilde Maier auf: «In Brasilien nämlich begegnen sich die Menschen untereinander und auch dem Fremden gegenüber ausserordentlich freundlich. Schon der Gesichtsausdruck der Brasilianer ist im Allgemeinen heiterer als der des Europäers. Die Umgangsformen sind gelöster, die Männer begrüssen sich, indem sie sich Schulter und Rücken beklopfen, die Frauen und Mädchen herzen sich mit Umarmungen und Küssen. Das Leben in Brasilien hat überhaupt einen in der Welt wirklich einzigartigen Vorzug: Alle Stände, Rassen und Farben verkehren vorurteilsfrei und friedlich miteinander, mögen die wirtschaftlichen Verhältnisse noch so verschieden sein. Es geht eben sehr menschlich zu.»

Bei der nächsten Überfahrt der *Cap Arcona* im Januar 1939 fuhr Hanns Kiasing als Bordbuchhändler mit. Er hatte seinen Laden täglich – auch sonntags – sieben bis acht Stunden geöffnet, bei besonderen Gelegenheiten wie Bällen, die zuoberst auf dem Sportdeck oder im Festsaal gleich über der Buchhandlung stattfanden, öffnete Kiasing auch in den späten Abendstunden nochmals.

Bei schwerem Seegang allerdings erschien das Schiff wie ausgestorben. Niemand hatte das Bedürfnis, Bücher oder Drehbleistifte zu kaufen, und Kiasing schloss das Geschäft. In der Biskaya wurde der Buchhändler von einer hohen Dünung überrascht, «und der Laden geriet im Nu völlig durcheinander. Zuerst fiel mir eine Schreibmappe aus einem hohen Regal auf den Kopf, dann setzte sich plötzlich ein schwerer Zeitschriftenständer in Bewegung direkt auf die Glastür zu am andern Ende des Ladens. Als Nächstes machte sich ein Blumentopf selbständig, und während ich den gerade noch auffangen konnte, kippte eine sechs Pfund schwere Bronzestatue vom Tisch und auf meinen rechten Fuss. Darauf ging ich in ‚Deckung', d.h. ich liess alles liegen bzw. rutschen und ging in meine Kabine.» Er hatte eine kleine Aussenkabine I. Klasse in unmittelbarer Nähe des Ladens. Kiasing konnte zwei Tage lang fast nicht gehen, die Figur hatte keinen Schaden genommen.

Viele der Passagiere besuchten Klasings Buchladen. «Wenn auch», schrieb er, «die Zeit von der Schiffsleitung durch mancherlei Veranstaltungen verkürzt wird, so bleibt doch genug Musse zur Lektüre eines Buches. Während der langen Reisezeit ist der Passagier für jede Anregung zugänglich und dankbar, und ihm diese zu bringen ist unsere Aufgabe. Ganz von selbst kommt er schon in den ersten Tagen in den Laden und interessiert sich in erster Linie für Bücher über das Land, in das er reist. Im Gegensatz zu den meisten Kunden in der Stadtbuchhandlung hat er sehr viel Zeit und will sich in Ruhe umsehen können.»

Das Geschäft lief schlecht. In der I. Klasse fuhren bloss hundertsiebzig Passagiere. «Dazu kommt noch, dass jeder Passagier nur bis zu 400 M. Bordgeld verbrauchen darf, während bei der letzten Reise noch 1‘200 M. gestattet waren.» Da das Schiffdevisenrechtlich Ausland war, durfte kein deutsches Geld verwendet werden, die Passagiere hatten vor ihrer Abreise aus Papierscheinen bestehendes Bordgeld zu erwerben.

Was gut lief, waren die Atlanten, die bald ausverkauft waren. Der Buchhändler hatte Velhagen & Klasings *Grossen Volksatlas* ins Schaufenster gestellt «und jeden Tag ein anders Blatt aufgeschlagen, sodass ständig jemand vor dem Fenster stand». Über dem *Volksatlas* hatte Hanns Klasing landeskundliche Litera-

tur über Brasilien, Südamerika und Madeira gruppiert. Auch Berichte von Reisen und Abenteuern in fernen Ländern warteten im Schaufenster der Schiffsbuchhandlung auf Kundschaft – gut befestigt, damit sie bei hohem Seegang nicht durcheinanderpurzelten: aus der Reihe *Männer der Wildnis* etwa *Im Schatten des Calafate. Patagonisches, Allzupatagonisches* und *Ein Rauhbein am Äquator*, beide aus der Feder Otto Schreibers, eines seit 1922 in Südamerika lebenden Vetters von Hanns Kiasing, oder Gustav Fuhrmanns im Verlag Velhagen & Klasing erschienenes Erinnerungsbuch *Im Frack um die Welt. Erlebnisse eines Oberkellners in 4 Erdteilen.* Ein weiterer prominent platzierter Titel, der Roman *Gummi* von Madelon Lulofs, die mit einem ungarischen Juden verheiratet war und während des Zweiten Weltkriegs für den niederländischen Widerstand tätig werden sollte, zeichnet ein schonungsloses Bild der kolonialistischen Verhältnisse auf den Plantagen Niederländisch-Indiens, des heutigen Indonesien, während sich Fritz Spiessers unter dem Titel *Die zweite Generation* in einem NSDAP-eigenen Verlag herausgebrachter *Roman einer kolonialen Jugend* mit dem beklagenswerten Schicksal eines deutschen Jugendlichen in Südafrika und im bis zum Ersten Weltkrieg deutschen Südwestafrika beschäftigt. Verschiedene der mit Bügeln und Haltern im Schaufenster unauffällig fixierten Bücher dürften die jüdischen Flüchtlinge, die sich auch im Januar 1939 in grosser Zahl auf der *Cap Arcona* befanden, kaum animiert haben, Klasings Laden zu betreten: etwa das 1938 erschienene *Der Kampf um die Seeherrschaft. Von der Hanse bis zum Weltkrieg. Mit 20 Gefechtskarten und 32 Kunstdrucktafeln,* das mit einem *Geleitwort des Generals der Flieger Erhard Milch* versehene *Kameraden der Luft. Erlebnisse unserer Verkehrsflieger,* und schon gar nicht *Hermann Göring. Werk und Mensch,* dessen Umschlag den reich dekorierten Generalfeldmarschall mit entschlossenem Blick im Halbprofil zeigte.

Auch in bürgerlichen Kreisen beliebte Dichter, deren Stil als klassisch und formvollendet galt und die ihre Erzählungen ohne Bezug zur Gegenwart in vergangenen Zeiten ansiedelten, waren in Klasings Schiffsbuchhandlung zu finden. So Hans Carossa, der sich als Aushängeschild in die nationalsozialistische Kultur-

politik einspannen liess, der 1938 verstorbene Rudolf Georg Binding und Albrecht Schaeffer, der, ohne Verfolgungen ausgesetzt zu sein, Deutschland noch 1939 in Richtung Amerika verliess, um seinen Kindern, wie er sich ausdrückte, nicht das Gift zumuten zu müssen, wovon die Luft in Deutschland voll sei. «Ich habe», schreibt Kiasing, «zum ersten Mal Carossa, Binding, Schäffer mit, wovon die Binding'schen Novellen am meisten Beachtung finden. Gestern», fährt der Bordbuchhändler in einem am 23. Januar in Rio vefassten Brief fort, «war Staatsrat Gustaf Gründgens einige Zeit im Laden und äusserte sich anerkennend über diese Auswahl.»

Gründgens war weder auf der Flucht nach Südamerika noch geschäftlich unterwegs, sondern Tourist. Er fuhr zur Erholung nach Buenos Aires und wieder zurück. Zugestiegen war er in Southampton. Gründgens konnte sich die Kosten von rund 1'400 Reichsmark für die Gesellschaftsreise ohne Weiteres leisten. Als Generalintendant des Staatlichen Schauspielhauses in Berlin, das er seit 1934 leitete, soll er über ein Einkommen von 120'000 Mark verfügt haben. Zudem brachte ihm seine 1936 erfolgte Ernennung zum Preussischen Staatsrat – eine Funktion, die mit keinerlei Arbeit verbunden war – eine jährliche Aufwandsentschädigung von weiteren mindestens 6'000 Mark ein. Seine führende Position im deutschen Theater machte den brillanten Schauspieler nicht nur zum kulturpolitischen Repräsentanten des Dritten Reiches, sondern ermöglichte es ihm in mehreren Fällen auch, bei Hermann Göring, dessen Protege er war, den Schutz von verfolgten und bedrohten Menschen zu verlangen und durchzusetzen. Als im Jahr vor Gründgens' Südamerikareise sein Freund und Sekretär Erich Zacharias-Langhans von der Gestapo verhaftet worden war, war es Gründgens mit einer Intervention bei Göring gelungen, die Freilassung seines homosexuellen und halbjüdischen Freundes zu erreichen, der in der Folge über die Schweiz, Italien und England nach Chile ausreisen konnte. Staatsrat Gründgens plauderte im Speisesaal der *Cap Arcona* beim Kapitänsdiner mit Kommodore Niejahr (in weisser Galauniform) und blätterte in der Schiffsbuchhandlung in angestaubten Novellensammlungen. Kiasing verhielt sich diskret, denn «wenn ein berühmter Intendant und Schauspieler

oder ein Minister den Laden betritt, ist es selbstverständlich, ihn sich in Ruhe umsehen zu lassen und ihn dann aufmerksam, aber zurückhaltend zu bedienen».

Auch im Umgang mit weniger prominenten Kunden erforderte die Arbeit des Bordbuchhändlers Fingerspitzengefühl – es «gehört ein gewisses politisches, geschichtliches und künstlerisches Wissen dazu, um in der Unterhaltung mit diesen Fahrgästen bestehen zu können». Kiasing lässt in seinen bereits 1939 verfassten Erinnerungen unerwähnt, dass es sich bei der Mehrheit der Passagiere – wie schon bei der vorangehenden Fahrt, von der Max Herrmann Maiers Bericht überliefert ist – um jüdische Flüchtlinge handelte. Nach einer Notiz in der *New York Times* befanden sich auf Klasings erster Cap-Arcona-Reise Hunderte von «refugees» an Bord. Dies mag auch erklären, weshalb Klasings Geschäft schlecht lief: Den ausgeplünderten Emigranten fehlten Interesse und Ressourcen für den Kauf von Unterhaltungsliteratur, und das Sortiment war – mit Ausnahme von Atlanten, die zur Orientierung in der neuen Welt dienen konnten – nicht auf die Bedürfnisse des Publikums eines Dampfers zugeschnitten, der vom Märchenschiff zum Flüchtlingsschiff mutiert war.

Inwiefern in andern Bereichen auf die vorwiegend jüdische Kundschaft Rücksicht genommen wurde, ist ungewiss. Ursprünglich verfügte die *Cap Arcona* über eine «Israelitenküche» neben der Schenke III. Klasse vorne auf dem C-Deck, die jedoch, falls sie 1939 überhaupt noch bestand, zu klein war, um den Grossteil der Gäste zu versorgen. Bemerkenswerterweise ist auf dem Einband der noch mit «Georg Stilke Hamburg» beschrifteten Warenliste des Buchladens auf der *Cap Arcona*, den Kiasing in der Publikation seines Berichts zeigt, neben ein paar Büchern und einer Vase prominent ein siebenarmiger Leuchter abgebildet – vielleicht ein Hinweis, dass mindestens vor der 1938 erfolgten Arisierung von Stilkes Firma an Bord das Kundensegment jüdischer Flüchtlinge ernst genommen wurde.

Nachdem die aus Deutschland Vertriebenen das Schiff in Brasilien, Montevideo und Buenos Aires verlassen hatten, waren Vergnügungs- und übrige Reisende unter sich. Auf der Rückfahrt lud die *Cap Arcona* an der brasilianischen

Küste Bananen. 1938 waren die Räume der III.-Klasse-Passagiere im Vorschiff in Kühlräume für den Transport von Bananen umgebaut worden. Mit Kranen konnten sowohl in Vorschiff als auch im Achterschiff der *Cap Arcona* über in die Tiefe führende Schächte Transportgüter aller Art – von Kaffeesäcken bis zu Autos – in Laderäumen verstaut werden. Im Zuge der Diversifizierung der zuvor fast ausschliesslich auf Kaffeeexport ausgerichteten brasilianischen Wirtschaft gewann während der dreissiger Jahre die Produktion von Bananen an Bedeutung. Zwar «war der Deutsche kein Bananenesser», wie Herbert Wendt in seinem Buch zur Entwicklung des deutsch-südamerikanischen Schiffsverkehrs ausführt.
«Während der Nordamerikaner im Jahr durchschnittlich neunzig Bananen verzehrte, ass der Deutsche nur vier. Immerhin war die Bananeneinfuhr über den Hamburger Hafen von 1900 bis 1930 um das Hundertfache gestiegen. Sie würde sich noch weiter steigern lassen, wenn es gelang, die in Südamerika geernteten Früchte unbeschädigt über den Ozean zu bringen.»

Dass die Hamburg-Süd Lagerräume für Bananen auf dem Schnelldampfer *Cap Arcona* einrichtete, war kein Zufall: «Ihre grosse Empfindlichkeit verlangt eine Beschränkung der Ozeanreise auf fünfzehn, höchstens achtzehn Tage. Deshalb hat die Hamburg-Süd für den Bananentransport ihre schnellsten Schiffe vorgesehen und auf ihnen alle erdenkliche Vorsorge getroffen, um den hohen Anforderungen des Übersee-Bananentransports gerecht zu werden.» Die Spezialladeräume der *Cap Arcona* konnten zwölftausend Büschel Bananen aufnehmen. «Die Wände dieser Laderäume waren isoliert. Die einströmende Luft konnte je nach Aussentemperatur gekühlt oder vorgewärmt werden, damit die Früchte gleichbleibend unter einem Frischluftstrom von elf bis zwölf Grad über den Ozean reisten. Zur Übernahme der Bananen hatte die *Cap Arcona* eigens eine mit Laufband und Paternoster ausgestattete Ladevorrichtung, die die zwölftausend Büschel innerhalb von acht Stunden an Bord befördern konnte. Das Löschen im Hamburger Hafen besorgte eine Spezialförderanlage am Kaischuppen der Hamburg-Süd, deren Leinwandverkleidung die Früchte gegen Nässe und Kälte schützte.»

Am 14. Februar 1939, als die *Cap Arcona* nach Klasings erster Reise auf dem Schnelldampfer wieder ihren Heimathafen erreichte, lief in Hamburg die 250 Meter lange *Bismarck* vom Stapel, das grösste Schlachtschiff der Welt.

Bereits eine Woche später, am 21. Februar, begann an der Überseebrücke die nächste Südamerikareise der *Cap Arcona.* Als sie von Schleppern aus dem Hafen gezogen wurde, war auch Hanns Kiasing wieder an Bord. In Hamburg hatte er die Schiffsbuchhandlung neu ausgerüstet, defekte Waren ersetzt, den Lagerbestand aufgefüllt und Neuerscheinungen entgegengenommen.

Auch diesmal schifften sich zahlreiche Flüchtlinge ein, um der zunehmend brutaleren Entrechtung und Verfolgung, denen sie in Deutschland ausgesetzt waren, zu entkommen. So der fast achtzigjährige Viehhändler Abraham Wolf aus Pforzheim, der mit seiner Frau Hermine und ihrem Sohn Ludwig von Hamburg nach Buenos Aires fuhr. Oder Martha und Sigmund Rothschild, der sein 1897 in Darmstadt gegründetes Kaufhaus 1935 – offenbar zu einigermassen fairen Bedingungen – an die Herschel & Ropertz KG verkaufen musste, unter deren Namen das Modehaus in der Darmstädter City noch heute betrieben wird. Um die Menschen, die als Juden auszugrenzen waren, überhaupt erkennbar zu machen, hatten diese seit Anfang Jahr zusätzlich die Vornamen Israel und Sara anzunehmen, sofern sie nicht ohnehin Vornamen trugen, die als typisch jüdisch und «undeutsch» galten. So hiessen die Rothschilds, die in Southampton an Bord kamen, nun also Sigmund Israel und Martha Elisabeth Sara Rothschild. Dr. Justin Rosenbaum aus Nürnberg war in den Passagierlisten als Justin Israel, seine Frau Gretl als Gretl Sara und die achtjährige Susi als Susi Sara Rosenbaum eingetragen.

Am 9. März erreichte die *Cap Arcona* Montevideo. Fünfundzwanzig jüdischen Frauen, Männern und Kindern, die vom uruguayanischen Vizekonsul in Paris ausgestellte Visa besassen, wurde die Einreise verweigert. Als Begründung wurde angegeben, dass der Vizekonsul unterdessen aus Frankreich abberufen und die von ihm ausgestellten Visa für ungültig erklärt worden seien.



Auch auf der zweiten Reise, die Hanns Kiasing 1939 als Buchhändler auf der *Cap Arcona* begleitete, waren neben einigen Teilnehmern an Vergnügungsfahrten hauptsächlich jüdische Flüchtlinge an Bord. Einige von ihnen mussten trotz gültiger Visa wieder nach Europa zurück, wurden schliesslich in Frankreich aufgenommen und gelangten im folgenden Jahr in den deutschen Machtbereich.

Die Flüchtlinge, die in Boulogne zugestiegen waren, hatten an Bord zu bleiben und die Rückreise anzutreten. Kapitän Niejahr versuchte, sie in andern Ländern unterzubringen – ohne Erfolg.

Zu Beginn des Jahres 1939 machten sich in Südamerika verstärkt antisemitische Tendenzen bemerkbar. Ein Teil der Presse beschwor die Gefahr einer jüdischen Invasion. Die Einwanderungsbestimmungen wurden für Juden immer restriktiver gehandhabt, zudem konnten bereits erteilte Bewilligungen infolge interner Auseinandersetzungen ihre Gültigkeit unerwartet verlieren. Der Fall der in Montevideo zurückgewiesenen Cap-Arcona-Flüchtlinge war kein Einzelfall: Im Februar waren 165 österreichisch-jüdische Passagiere der *Königstein*, eines Dampfers der belgischen Red Star Line, in Barbados – damals britisch – abgewiesen worden, erhielten dann aber in Venezuela Asyl, und Ende des Monats wurde 68 Flüchtlingen, die auf der italienischen *Conte Grande* in den Hafen von Montevideo gelangten, verboten, an Land zu gehen. Auch in diesem Fall konnte dank des Einsatzes der internationalen jüdischen Auswanderungshilfsorganisation HICEM und einer Garantieerklärung der Banca Israelita de Montevideo die Rückschaffung nach Europa vermieden werden – Chile erklärte sich bereit, die Abgewiesenen aufzunehmen und in der Landwirtschaft zu beschäftigen. Auch 78 Juden, die im Sommer 1939 auf der *Monte Olivia* mit Ziel Paraguay unterwegs waren, fanden schliesslich in Chile Unterschlupf.

Anderen Flüchtlingen, die sich auf den Überseeschiffen, wenn auch verarmt und in Ungewissheit über ihr weiteres Schicksal, in Sicherheit wähnten, blieb der Horror des Rücktransports in die Alte Welt nicht erspart. Ende Februar 1939 wurden 27 jüdische Passagiere des Hamburg-Süd-Dampfers *General San Martin* weder in Buenos Aires noch in Montevideo an Land gelassen und schliesslich nach Europa zurückbefördert. Fünfzehn Passagieren der *Cap Norte*, eines Einschornsteindampfers der Hamburg-Süd, ging es im April des gleichen Jahres ebenso. Am bekanntesten ist die Irrfahrt der *St. Louis* der Hamburg-Amerika-Linie geblieben, die über neunhundert jüdische Flüchtlinge im Mai 1939 nach Kuba bringen sollte, wo ihre Einreisebewilligungen jedoch für ungültig erklärt wurden. Da

auch die USA und Kanada nicht bereit waren, Asyl zu gewähren, trat die *St Louis* die Rückfahrt an. In Antwerpen konnten die Emigranten, deren Schicksal 1976 unter dem Titel *Voyage of the Damned* mit Faye Dunaway verfilmt wurde, das «Schiff der Verdammten» verlassen und in Belgien, Holland, Frankreich und England Aufnahme finden. Ein Jahr nach der Fahrt gerieten die drei Aufnahmeländer auf dem Kontinent in den Machtbereich Deutschlands, knapp die Hälfte der dort gestrandeten Flüchtlinge überlebte die Nazizeit nicht. Ein weiteres Flüchtlingsschiff, die *Orinoco* der HAPAG, ereilte kurz nach dem St.-Louis-Debakel bereits im Hafen von Cherbourg der funktelegraphische Befehl aus Berlin: «Sofort zurück nach Hamburg!»

Den fünfundzwanzig Flüchtlingen auf der *Cap Arcona,* denen in Montevideo die Ausschiffung verweigert worden war, wurde auch in Buenos Aires kein Asyl gewährt. So fuhren sie entlang der Küste des südamerikanischen Kontinents, den sie nicht betreten durften, wieder in Richtung Norden, bis sie am 15. März Rio erreichten. Doch auch Brasilien verweigerte ihre Aufnahme.

Am selben Tag marschierten deutsche Truppen in Böhmen und Mähren ein, und Hitler begab sich nach Prag. Eine Woche später, noch bevor die *Cap Arcona* den Atlantik überquert hatte, verzeichnete das Deutsche Reich einen weiteren Gebietsgewinn, als Litauen am 22. März das mehrheitlich deutsch besiedelte, an Ostpreussen grenzende Memelland an Deutschland abtrat.

Am 29. März meldete die Jewish Telegraphie Agency JTA: «The French Government today permitted 25 German Jewish refugees to land from the German steamer *Cap Arcona,* which was returning them to the Reich after they had been refused admittance to Uruguay and other South American countries.» Die Flüchtlinge gingen in Boulogne an Land. Am nächsten Tag war die *Cap Arcona* wieder in Hamburg.

Schon am 3. April machte sich der Schnelldampfer erneut auf den Weg über den Südatlantik. Hanns Kiasing war ein drittes und letztes Mal als Schiffsbuchhändler mit dabei.

Spanien wurde auf dem Südamerikakurs nach wie vor nicht angefahren, ob-

wohl der Bürgerkrieg unterdessen beendet war. Madrid war am 28. März gefallen, am 1. April hatte General Franco den Sieg verkündet.

Am 7. April, als die *Cap Arcona* in Lissabon Halt machte, annektierte Italien Albanien.

Auch auf dieser Reise setzten sich die Passagiere sowohl aus Flüchtlingen, aus Personen, die in geschäftlicher oder beruflicher Mission nach Südamerika fuhren – etwa Diplomaten und Handelsvertretern –, sowie aus Teilnehmern an Gesellschaftsreisen zusammen, die zum Vergnügen auf der *Cap Arcona* nach Buenos Aires und wieder zurück nach Hamburg reisten.

Einer dieser Vergnügungsreisenden war der Schriftsteller Hans Leip, heute noch bekannt als Autor des Gedichtes Lili *Marleen,* das als Lied in der von Lale Andersen gesungenen Version während des Zweiten Weltkrieges zum Welterfolg werden sollte. Leip, Sohn eines Hamburger Hafenarbeiters, pflegte während der Weimarer Republik Kontakte zu avantgardistischen Künstlerkreisen, brachte es 1930 immerhin zu einer Villa am feinen Süllberg in Hamburgs Nobelvorort Blankenese und fand sich auch im nationalsozialistischen Umfeld gut zurecht. Bürgermeister Carl Vincent Krogmann zählte zu seinen Freunden.

Während seiner Reise auf der *Cap Arcona* lag Hans Leip gerne auf einem mit Kissen gepolsterten Liegestuhl an Deck und las. Selbstverständlich besuchte auch er Hanns Klasings Bordbuchhandlung. Wie Gründgens wurde Leip von Kiasing mit Diskretion bedient: «Wenn ein Dichter eine Erholungsreise macht, hat er vor allem den Wunsch nach Ruhe. Er will als Privatmann behandelt werden und wird es als unangenehm empfinden, wenn man seine Bücher zu gross ausstellt oder auf dem Schiff für sie Propaganda macht. Hier ist also ein genau umgekehrtes Verhalten angebracht, wie etwa bei seinem Besuch in der Stadt.»

Im Speisesaal sass Hans Leip in kariertem Hemd, Pullover mit V-Ausschnitt und heller Jacke aus grobem Stoff am Tisch C 53. Neben ihm sass in Offiziersuniform Schiffsarzt Fritz von der Becke. Seit seiner Affäre mit Lily Pons hatte er etwas zugenommen. Lily Pons war in weite Ferne gerückt und hatte 1938 Andre Kostelanetz, einen erfolgreichen amerikanischen Dirigenten russisch-jüdischer



Hans Leip, heute noch bekannt als Dichter der *Lili Marleen,* reiste während Klasings dritter Fahrt auf dem Dreischornsteindampfer zum Vergnügen nach Buenos Aires und wieder zurück nach Hamburg, wo er am Süllberg im Nobelvorort Blankenese eine Villa besass.

Abstammung, geheiratet. Der Schiffsarzt war nach wie vor sehr beliebt, gerade auch bei den Flüchtlingen. Max Hermann Maier, der Frankfurter Rechtsanwalt, der im brasilianischen Urwald zum Kaffeepflanzer wurde, berichtet, dass er «den Auswanderern gegenüber ausgesprochen hilfsbereit war und eine wohltuende humane Gesinnung zeigte».

Leip und von der Becke gegenüber sass die Schauspielerin Sybille Schmitz mit Zigarettte zwischen Zeige- und Mittelfinger, während ihre Tischgenossen noch am Essen waren. Auch Schmitz konnte sich die Gesellschaftsreise auf der *Cap Arcona* ohne Weiteres leisten: Ihre Gage betrug 40’000 Reichsmark pro Film. Im Vorjahr hatte sie in *Der Tanz auf dem Vulkan* neben Gustaf Gründgens die weibliche Hauptrolle gespielt. Einen ihrer ersten Filmauftritte hatte sie 1929 in Georg Wilhelm Pabsts *Tagebuch einer Verlorenen,* wo sie in den Anfangssequenzen in der Rolle eines Dienstmädchens zu sehen ist, das von einem Mitarbeiter ihres Dienstherrn geschwängert wird, deshalb die Stelle verliert und sich umbringt. Star dieses Stummfilms war die Amerikanerin Louise Brooks, die mit Bubikopf, Topfhut, grossen, schwarz umrandeten Augen und herzchenförmig geschminkten Lippen wie kaum ein anderes Idol ikonenhaft das Frauenbild verkörperte, dem in den goldenen zwanziger Jahren auch die superreichen Argentinierinnen im Festsaal der *Cap Arcona* nachgeeifert hatten. Die firmeneigene *Hamburg-Süd Zeitung* zeigte Sybille Schmitz nicht nur am Tisch mit Hans Leip und Fritz von der Becke, sondern auch auf der Reling sitzend mit im Fahrtwind flatterndem gewelltem Haar. Schmitz hatte sich offenbar kurzfristig für die Seefahrt entschieden, denn ihr Name ist in Klasings Exemplar der gedruckten Passagierliste von Hand nachgetragen. In Rio unternahm sie in Begleitung von Fritz von der Becke einen Spaziergang und zeigte sich gegenüber einem Journalisten, dem sie eine signierte Autogrammkarte aushändigte, erwartungsgemäss begeistert vom einzigartigen Panorama, auch wenn wegen des Nebels kaum etwas davon zu sehen war.

Während Sybille Schmitz bald wieder an Bord ging, verliessen Leo und Zilla Levy die *Cap Arcona* in Rio de Janeiro. Leo Levy hatte in Osnabrück einen

Fabrikationsbetrieb für Arbeits- und Kinderkleidung mit sechshundert Angestellten geführt. Das Ehepaar wurden von ihrer Tochter Hanna Deinhard-Levy empfangen, die in Petropolis in den Bergen nördlich von Rio lebte, wo Kaiser Pedro II. seine Sommerresidenz hatte bauen lassen. Hanna Levy hatte in München Kunstsoziologie zu studieren begonnen und war dann 1933 an die Sorbonne gewechselt, wo sie ihr Studium abschloss. Später wanderte sie nach Brasilien aus, wo sie, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, an einer Tanzschule in Rio Tango unterrichtete, bis sie eine Professur für Kunstgeschichte erhielt. In Petropolis liess sich auch Stefan Zweig nieder, der sich – wie Max Hermann Maier – sehr beeindruckt zeigte vom in Brasilien weitgehend fehlenden Rassismus. Obwohl ihm nichts ferner lag, «als vortäuschen zu wollen, dass alles in Brasilien sich heute schon im Idealzustand befinde», wie Zweig 1941, wenige Monate vor seinem Freitod, in *Brasilien. Ein Land der Zukunft* notierte, bedeutete für ihn «das Experiment Brasilien mit seiner völligen und bewussten Negierung aller Farb- und Rassenunterschiede durch seinen sichtbaren Erfolg den vielleicht wichtigsten Beitrag zur Erledigung eines Wahns, der mehr Unfrieden und Unheil über unsere Welt gebracht hat als jeder andere».

Auch auf der Rückfahrt ging Sybille Schmitz in Rio an Land, kaufte verschiedene Ansichtskarten, aus Schmetterlingsflügeln gefertigte Bilder und zahlreiche weitere Souvenirs.

Am 10. Mai war die *Cap Arcona* wieder zurück in Hamburg. Damit endete Hanns Klasings Tätigkeit als Schiffsbuchhändler.

Schon eine knappe Woche später fuhr die *Cap Arcona* erneut los. Diesmal war unter anderem Bernhard Cohn, Jahrgang 1846, an Bord. Er hatte im *Jüdischen Nachrichtenblatt* eine Annonce gesetzt, die gemäss Meldung der Jüdischen Nachrichtenagentur JTA vom 4. Mai 1939 lautete: «‚Who will look out a little for me aboard the *Cap Arcona,* sailing for Buenos Aires on May 16?’ the ad asked. ‚1 am fresh in spirit, 92 years old, only a little unsteady on my legs. Kindly address Israel Cohn at Wuppertal.)»

Beim *Nachrichtenblatt* handelte es sich um das letzte für Juden bestimmte Presseerzeugnis des Deutschen Reichs. Sämtliche jüdischen Zeitungen und Zeit-

schriften waren schon vor den Novemberpogromen verboten worden. Das unter strenger Vorzensur stehende *Jüdische Nachrichtenblattwar* 1938 auf Anweisung von Reichspropagandaminister Goebbels gegründet worden, denn Vertreibung, Ausplünderung und Ausrottung der deutschen Juden war nicht zu bewerkstelligen ohne Kommunikationskanal für staatlichen Anweisungen. Die Publikation des *Nachrichtenblatts* wurde seiner Funktion entsprechend 1943 denn auch eingestellt.

Bernhard Cohn ging am 1. Juni 1939 in Buenos Aires an Land.

Zwei Monate später, am 7. August, fuhr die *Cap Arcona* den Hafen der argentinischen Hauptstadt zum letzten Mal an.

Hanns Kiasing versucht am Schluss des Berichtes zu seiner Zeit als *Buchhändler zur See* in Worte zu fassen, was den Reiz einer Schiffsreise über den Ozean ausmacht:

«Auch die oft lange und eintönige Reise über See hat immer wieder ihre neuen Reize. Stundenlang lässt sich, an die Reling gelehnt, immer wieder das Spiel der Wellen an Bug und Anker des Schiffes beobachten: wie sie ständig kommen und gehen und, sich immer wieder erneuernd, das Schiff leise heben und senken. Viel gibt es im Wasser selbst zu sehen. Sei es das lustige Spiel der Tümmler, die vor dem Bug her schwimmen, plötzlich hoch in die Luft schnellen, um sofort wieder mit lautem Klatschen ins Wasser zu tauchen und den alten Wettlauf mit dem Schiff wieder aufzunehmen. Sei es, dass uns Schwärme fliegender Fische begleiten, die sich zu Dutzenden hell schimmernd aus dem Wasser erheben, mit ihren als Flügel ausgebildeten Seitenflossen dicht über die Wasseroberfläche fliegen und plötzlich wieder in den Wellen verschwinden. Unter der Küste von Brasilien taucht auch manchmal das spitze Dreieck einer Haifischflosse im Wasser auf.

Der Wind ist in den zauberhaften, sternenhellen Tropennächten ein besonderer Freund, wenn er nach der feuchten Hitze des Tages Kühlung und Frische bringt. Diese nächtlichen Stunden unter dem südlichen Sternenhimmel, in denen das vielfältige und erregende Erleben eines geschäftigen Tages abklingt, lassen die Gedanken wandern, die doch immer wieder zur Erkenntnis zurückkehren, wie sehr das ganze Leben eine Reise ist, die von irgendwoher gelenkt und zu einem

Ziel geführt wird, das für uns in fernes und undurchdringliches Dunkel gehüllt ist. Ein Reisender lässt seine Augen schweifen und sieht um sich das unendliche Meer und über sich den gestirnten Himmel, überstrahlt vom Sternbild ‚Kreuz des Südens', dem Sinnbild der südlichen Hemisphäre, das auch im Wappen der Vereinigten Staaten von Brasilien erscheint. In leisem Rhythmus sich hebend und senkend zieht das Schiff über die schäumende See seinen fernen Zielen entgegen.»

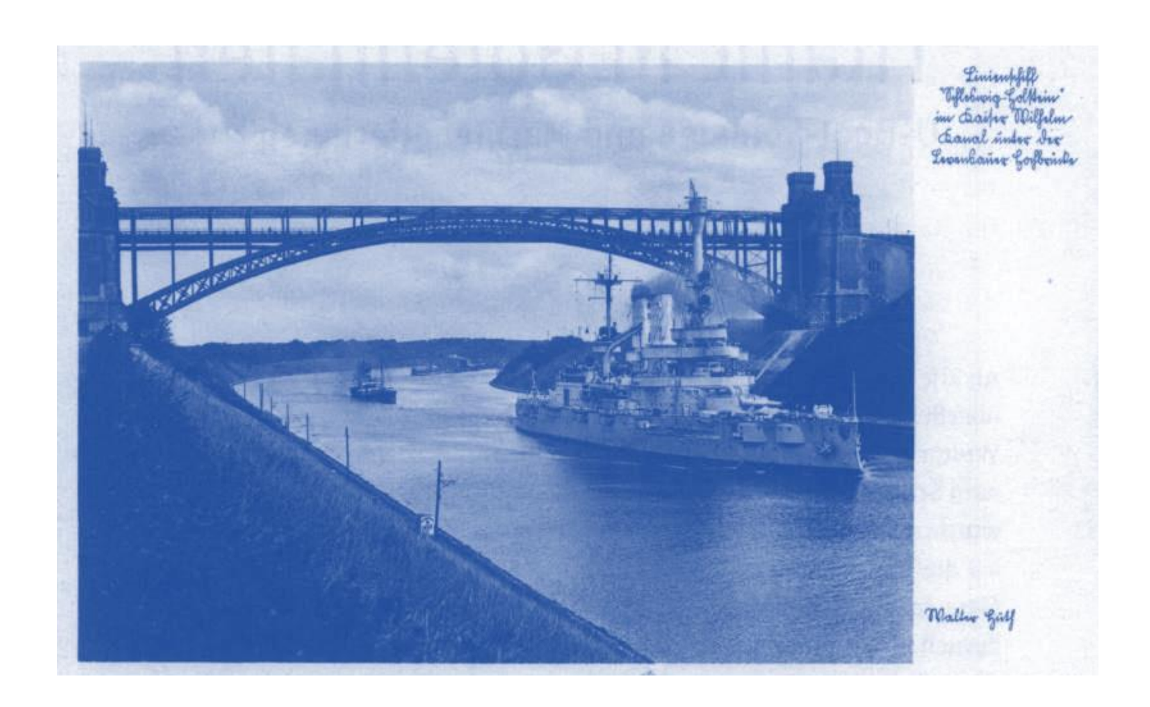
Titanic in Gotenhafen

U-Boot-Soldaten und Marinehelferinnen

Als die deutsche Armee im Morgengrauen des 1. September 1939 Polen überfiel, galt einer der ersten Angriffe der polnischen Kaserne auf der Westerplatte bei Danzig, die um 4.45 Uhr von der *Schleswig-Holstein,* einem Schulschiff der deutschen Kriegsmarine, unter Beschuss genommen wurde. Das Kadettenschulschiff im Danziger Hafenkanal übernahm dabei die Funktion eines Trojanischen Pferds: Offiziell befand sich die mit Gefechtstürmen bewehrte *Schleswig-Holstein* auf einem Freundschaftsbesuch vor der Freien Stadt Danzig, unter Deck versteckt befand sich jedoch ein Marinestosstrupp, der in der Nacht vor dem Angriff unbemerkt an Land in Stellung ging.

Die Westerplatte, die trotz Dauerbeschuss vom Wasser und vom Land und Bombardierung durch Sturzkampfflieger erst nach einer knappen Woche erobert werden konnte, lag auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig. Das zuvor preussische Danzig war im Versailler Vertrag 1919 zu einem Freistaat erklärt worden, der unter dem Schutz des Völkerbunds stand und zu enger wirtschaftspolitischer Zusammenarbeit mit Polen verpflichtet war. Denn Polen verfügte zwar dank eines korridorartigen Landstreifens, der Danzig vom Deutschen Reich trennte, über einen Zugang zum Meer, besass jedoch keinen Handelshafen und war deshalb auf die Anlagen in Danzig angewiesen. Polen, im späten 18. Jahrhundert unter Russland, Österreich und Preussen aufgeteilt, bestand erst seit dem Ende des Ersten Weltkrieg wieder als selbständiger Staat.

Die Zusammenarbeit zwischen Polen und dem überwiegend deutsch besie-



«Linienschiff *Schleswig-Holstein* im Kaiser-Wilhelm-Kanal unter der Levensauer Hochbrücke.» Die *Schleswig-Holstein* beschoss am 1. September 1939 frühmorgens die polnische Militärstation auf der Westerplatte vor Danzig. Ende November fuhr auch die *Cap Arcona* auf dem Weg von Hamburg nach Gotenhafen durch die heute Nordostseekanal genannte Wasserstrasse.

delten Danzig verlief nicht reibungsfrei. 1920 weigerten sich die Danziger Hafenarbeiter während des Polnisch-Sowjetischen Kriegs, den Polen für sich entscheiden konnte, für die polnische Armee bestimmtes Rüstungsmaterial zu löschen. Polen forderte daraufhin von der Freien Stadt ein Gelände zum Bau eines Munitionsdepots und bekam vom Völkerbund die auf einer Halbinsel zwischen Danziger Hafenkanal und Ostsee gelegene Westerplatte zugesprochen, wo sich bisher ein Ostseebad befunden hatte mit Sandstrand und Strandkörben, Dampferanlegestelle, Kurhaus und Waldpromenaden.

Polen gab sich damit nicht zufrieden und begann in Gdynia, wenige Kilometer von Danzig entfernt, einen eigenen Handels- und Kriegshafen zu bauen. Polens Tor zum Meer wurde in wenigen Jahren aus dem Boden gestampft. In den gut anderthalb Jahrzehnten zwischen 1922, als im Fischerdorf an der Nordgrenze des Freistaats rund 1'300 Personen lebten, und 1939, als die zur Grossstadt angewachsene Ortschaft 127'000 Einwohner zählte, war die Bevölkerung auf das Hundertfache gestiegen. Der Umsatz der modernen Hafenanlagen, die mit Magazinen und Kühlhäusern, Reisschälwerk und Reifhaus für Bananen ausgestattet waren, überflügelte in der zweiten Hälfte der dreissiger Jahre zum Unwillen des Freistaats den Warenumschlag im Hafen von Danzig. Gdynia – deutsch Gdingen genannt – erhielt Bahnanschlüsse, die ausschliesslich über polnisches Gebiet führten, und einen grossen, von einer Strassenbrücke überspannten Güterbahnhof, der das Hafenareal vom Stadtzentrum trennte.

Während die in den ersten Jahren errichteten Gebäude noch mehr oder weniger ausgeprägte Merkmale neoklassizistischer Architektur zeigten, setzte sich in den dreissiger Jahren der «International Style» durch. In der Innenstadt entstanden Bauten, die schon von Zeitgenossen als «Schiffssilhouetten aus Ziegeln und Zement» beschrieben wurden: Häuser mit hellen, schmucklosen Fassaden, zurückversetzten Obergeschossen und abgerundeten Gebäudeteilen, die an weisse Schiffswände, Decks und Kommandobrücken erinnerten, passend zu einer Meeresmetropole, in deren Hafen Passagierschiffe und Frachter aus der ganzen Welt lagen. Die Polen waren stolz auf ihre neue Stadt, kamen auf der Suche nach



Seeterminal Gdynia, zugleich Hafengebäude und Bahnhof, mit Motorschiff *Pilsudski* (1934) der Gdynia America Line, einem 160 Meter langen Motorschiff, das neben dem Linienverkehr nach New York auch für Kreuzfahrten nach Norwegen und in die Karibik eingesetzt wurde. Nach Kriegsausbruch von der britischen Regierung übernommen, lief die weiterhin von polnischer Besatzung geführte *Pilsudski* am 26. November 1939 östlich von England auf zwei Seeminen und sank. Drei Tage später erreichte die *Cap Arcona* Gotenhafen und machte unweit des Hafenbahnhofs am Pier fest (im Rücken des Standorts des Photografen).

Arbeit an die Ostsee oder besuchten Gdynia als Touristen, spazierten über die Seepromenade, fuhren auf Ausflugsdampfern der Küste entlang und kauften Bernsteinsouvenirs und Sprottenkonserven aus lokaler Produktion.

Am Morgen des 14. Septembers 1939 näherten sich deutsche Truppen der Stadt. «Das Erste, was viele der Bewohner von der Anwesenheit der Deutschen wahrnahmen, waren die Geräusche der Motoren der Autos und Motorräder», schreibt Malgorzata Stepko in ihrer Arbeit über das Schicksal Gdynias im Zweiten Weltkrieg. «Kurz danach konnte man Rufe hören, dass alle Männer aus den Gebäuden auf die Strasse heraustreten sollten. Lange Züge polnischer Gefangener wurden kurz darauf durch die Stadt geführt und zu den Sammelstellen zuerst ausserhalb, dann in den öffentlichen Gebäuden gebracht. Strassen, Höfe und Plätze wurden komplett durch das deutsche Militär besetzt.»

Eine Woche später besuchten Adolf Hitler und Generalfeldmarschall Göring die Stadt, die mit Bezug auf die knapp zwei Jahrtausende zurückliegende gotische Besiedlung der Danziger Bucht augenblicklich in Gotenhafen umbenannt und ins Reichsgebiet eingegliedert wurde. «Die ungesunde polnische Hafengründung in dem am 10. Februar 1926 zur Stadt erhobenen kleinen Fischerdörfchen Gdingen hat mit dem polnischen Staat Versailler Prägung ihr Ende gefunden. Die Stadt wird unter deutschen Verwaltung einer neuen und nunmehr sinnvollen Bestimmung zugeführt», meldet die deutsche Schifffahrtszeitschrift *Hansa*.

Der gesamte Stadtplan wurde germanisiert: Die Hauptachse, die vom Bahnhof durch die Innenstadt zur Strandpromenade führte, wurde zur Hermann-Göring-Strasse, die kleinern Querstrassen hiessen nun Alemannen-, Teutonen-, Burgunder- und Hindenburg-Strasse, und die beiden Hauptstrassen, die die Hermann-Göring-Strasse kreuzten, bevor sich diese zum in die See ragenden, von Blumenrabatten, Alleebäumen und Strassencafés gesäumten Adolf-Hitler-Platz öffnete, wurden nach Adolf Hitler und Horst Wessel benannt.

Bereits im Oktober 1939 begann die systematische Aussiedlung der polnischen Bevölkerung. Die Polen mussten ihre Wohnungen samt Hausrat abgeben



Gdynia wird zu Gotenhafen, die ulica Éwiçtojahska zur Adolf-Hitlerstrasse. Während die Marienkirche (1924) noch an die Architektursprache vergangener Epochen anknüpft, dominieren bei den im Gdynia der 1930er-Jahre errichteten Gebäuden die Ideen des Neuen Bauens.

und die Hausschlüssel in der offenen Wohnungstür steckenlassen. Anschliessend wurden sie in den peripheren Stadtteilen zusammengepfercht, in Umsiedler- und Durchgangslager gebracht, selektioniert, ins «polnische Reservat» – das Generalgouvernemant – deportiert, umgebracht oder dem für die deutschen Behörden bestimmten Reservoir von Arbeitskräften zugesellt. Getötet wurden insbesondere Lehrer, Apotheker, Angehörige der Geistlichkeit und andere Mitglieder der gesellschaftlichen Elite. Auch unter den Deportierten kam es zu zahlreichen Todesfällen. So wurden laut Malgorzata Stepko bei einem Transport im ersten Kriegswinter hundert Erfrorene gemeldet: «Die oft nicht vorher angekündigten Transporte, die aus Westpreussen ins Generalgouvernement geschickt wurden, standen manchmal tagelang auf Abstellgleisen, wobei die Menschen in den fest geschlossenen Waggons an Kälte, Hunger oder Erschöpfung starben.»

Viele der Deutschen, welche die aus Gotenhafen entfernte polnische Bevölkerung ersetzen sollten, stammten aus Estland und Lettland, Ländern also, die im deutsch-sowjetischen Nichtangriffspakt vom 25. August 1939 der sowjetischen Interessensphäre zugeordnet worden waren. Den Baltendeutschen zu Ehren erhielt ein Wohnquartier im Süden der Stadt den Namen Baltenberg. Auch aus weiteren osteuropäischen Regionen und dem Reichsgebiet kamen deutsche Siedler nach Gotenhafen. Zudem zogen Familienangehörige von fest in Gotenhafen stationierten Mitgliedern der Kriegsmarine in die Stadt, die dank der modernen Hafenanlagen und Militäreinrichtungen für die Seestreitkräfte neben Kiel schnell zum wichtigsten deutschen Ostseehafen wurde. Dementsprechend kümmerte sich die Gotenhafener Marinestation schon Ende 1939 um die in einer Hafenstadt unabdingbare Einrichtung eines Bordells für die Soldaten der Kriegsmarine.

Trotz germanisierter Strassennamen, deutscher Tanzlokale, Kinos und Konditoreien, Café Berlin und Café Wien blieb Gotenhafen deutschen Siedlern und Marineangehörigen in verschiedener Hinsicht fremd. Einerseits evozierte die moderne Architektur und das als amerikanisch empfundene Strassenraster der jungen Hafenstadt keinerlei altdeutschen Heimatgefühle, andererseits befanden sich auch



Schiffsarchitektur teutonisiert: Nach der Besetzung Gdynias
zieht die Dresdner Bank in das 1937 nach den Entwürfen
von Stanislaw Ziolowski erbaute Bank- und Wohngebäude ein.

nach der Vertreibung von fast 50’000 Personen immer noch viele Polen in der Stadt, die zumeist dicht gedrängt in Barackenquartieren am Stadtrand hausten. Von der deutschen Propaganda stereotyp als dreckige, dumme Untermenschen verachtet, war es ihnen verboten, in der Öffentlichkeit polnisch zu sprechen oder sich am Strand aufzuhalten, Zahnpasta, Rasiermesser und Toilettenpapier zu erwerben oder den Markt am Vormittag zu besuchen, wenn das Gemüse noch nicht ausverkauft war. Selbst Weihnachtsbäume durften auf Anordnung des Oberbürgermeisters nicht an polnische Kundschaft abgegeben werden. Doch die deutsche Kriegswirtschaft konnte nicht auf die polnischen Hafenarbeiter verzichten. Auch in der Torpedoanstalt und der Gotenhafener Reparaturwerft, die nach Bombenabwürfen auf Kiel zunehmend an Bedeutung gewann, waren mehr polnische als deutsche Arbeitskräfte beschäftigt.

Obwohl die ehemaligen Kasernen der polnischen Armee vom deutschen Militär belegt wurden und die Kriegsmarine schon im Herbst 1939 den Bedarf an über 5’000 Wohnungen für Offiziere, Beamte, Angestellte und Arbeiter anmeldete, fehlten ausreichende Unterkunftsmöglichkeiten für die in Gotenhafen stationierten Truppenteile. Daher wurden zahlreiche Grossschiffe in den Hafen zwischen Gotenhafen und der Hügelkuppe von Oxhöft verlegt, darunter auch die *Cap Arcona.*

Die *Cap Arcona,* die am 29. August voll besetzt nach Südamerika hätte auslaufen sollen, wurde wie viele andere ehemalige Passagierschiffe Anfang September 1939 zum Hilfsbeischiff der Kriegsmarine erklärt und der Kriegsmarinedienststelle Hamburg unterstellt. Die jüngeren männlichen Besatzungsmitglieder wurden zum Militärdienst einberufen. Die auf dem Dampfer verbleibende Crew erhielt den Status des Wehrmachtsgefolges, hatte also Befehlen und Gesetzen der Wehrmacht zu gehorchen, ohne jedoch verpflichtet zu sein, als Soldaten aktiven Wehrdienst zu leisten. Die *Cap Arcona* verliess Hamburg in November, bog bei Brunsbüttel in den knapp hundert Kilometer langen Kaiser-Wilhelm-Kanal, der heute Nordostseekanal heisst, zeigte für einige Stunden ihre rotweissen Schorn-



Café Berlin, im Untergeschoss Kleinkunstbühne Rio Rita mit
Chansons, Humor und Tänzerinnen, Barbetrieb bis 3 Uhr nachts.
Vor der deutschen Besetzung Gdynias hiess das Lokal im
1936 errichteten Gebäude Café Baltyk (Ostsee).

steine in der vom Kanal durchschnittenen Landschaft Schleswig-Holsteins, erreichte bei Kiel die Ostsee und legte am 29. November 1939 in Gotenhafen an.

In den folgenden fünf Jahren diente der Schnelldampfer als Wohnschiff für Marineangehörige. Nach Heinz Schön, der die *Cap Arcona* im Sommer 1943 am Kai in Gotenhafen zusammen mit andern Marine-Hitler-Jugend-Führern besichtigte und, nachdem er den Untergang der *Wilhelm Gustloff am* 30. Januar 1945 überlebt hatte, zum Chronisten der Flucht der Deutschen aus den Ostgebieten wurde, wohnten rund 2'000 Marineangehörige an Bord der *Cap Arcona* – U-Boot-Besatzungen und andere Marinesoldaten, die irgendein Kommando in Gotenhafen hatten. Auch zahlreiche weitere Grossschiffe wurden nach Gotenhafen verlegt, da die Danziger Bucht im Gegensatz zu den Hafenstädten im Westen des Deutschen Reichs in den ersten Kriegsjahren noch ausserhalb der Reichweite der englischen Bomber lag, so mehrere Nordatlantikdampfer der HAPAG, deren schwarz-weiss-rot geringelte Schornsteine auf zeitgenössischen Ansichtskarten und Photografien der deutsch besetzten Ostseestadt auszumachen sind.

Auch die Schornsteine der vorerst im südlichsten, stadtnächsten Becken des Hafens von Gotenhafen-Oxhöft platzierten *Cap Arcona* waren von Weitem zu sehen, etwa vom Aussichtspunkt im Stadtpark auf dem Steinberg. Von der Innenstadt führte der Weg zur *Cap Arcona* über einen Platz, der als Autobusbahnhof diente, und die Hafenstrasse, wo im Sommer 1940 eine uralte Eiche, die an die polnische Vorgeschichte Gdynias erinnerte, gefällt wurde, auf eine Betonbogenbrücke hinauf, die sich über den Güterbahnhof spannte und den Blick auf den Dreischornsteindampfer freigab, und von der Brücke dann weiter zum Hafen, wo die *Cap Arcona* hinter den Lagergebäuden an der Hamburger Strasse vertäut lag.

Mit 2'000 Marineangehörigen war die *Cap Arcona* also – bei stark reduzierter Besatzung – dichter belegt als in ihrer letzten Zeit als Passagierdampfer im Transatlantikverkehr, als sie 575 Gäste in der I. und 465 in der II. Klasse aufgenommen hatte. Über das Leben und Treiben auf dem Wohnschiff liegen nur wenige Informationen vor. Offenbar herrschte mindestens zeitweise ein reges Kom-



Cap Arcona als Wohnschiff in Gotenhafen hinter den Lagerhäusern an der Hamburger-Strasse (heute ulica Polska), der Kriegsmarine als Hilfsbeischiff unterstellt. Bis Ende 1942 trug der Dampfer noch sein buntes Farbkleid, dann wurde er zur Tarnung dunkelgrau gestrichen.

men und Gehen. Auf einer Feldpostkarte (mit dem Bild der *Cap Arcona)* bedankt sich Ende April 1941 ein Matrose, der dem Stempel nach der Ausbildungskompanie *Cap Arcona* angehört, bei Eltern und Geschwistern in Ammendorf bei Halle (Saale) «recht herzlich» für das «nette Päckchen», rät aber, keinen Kuchen mehr zu schicken, da wegen des häufigen Wechsels der Belegung die Pakete «nur herumgeschmissen» würden.

Die Gesellschaftsräume dienten nun als Speisesäle und Aufenthaltsräume der an Bord untergebrachten Mannschaft. Zudem gaben sie den geeigneten Rahmen für Truppenbetreuungsabende ab und fanden als Schulungsräume auch für in anderen Schiffen untergebrachte Soldaten Verwendung. So berichtet Werner Viehs, der im letzten Kriegsjahr in Gotenhafen als Fähnrich der Unterseebootslehrdivision auf der Wilhelm *Gustloff* wohnte, dass der Fähnrich-Vorlehrgang auf der *Cap Arcona* stattfand, «mit Themen zu Stellung und Verhalten eines Offiziers, Aufgabe, Pflicht, Kompetenz».

Die *Cap Arcona* scheint auch während der Kriegszeit eine gewisse Klasse behalten zu haben. Neben Marineangehörigen wurden verdienstvolle Offiziere anderer Wehrmachtteile auf dem Hamburg-Süd-Dampfer untergebracht. Der spätere Theologieprofessor Heinz Eduard Tödt, damals Artillerie-Hauptmann der Reserve, bemerkt in seinen Lebenserinnerungen, dass er nach der Auszeichnung mit dem Ritterkreuz im Herbst 1944 einen Tapferkeitsurlaub antreten und auf dem Weg von der Ostfront nach Hause auf der *Cap Arcona* übernachten konnte: «In Gotenhafen wurde ich im Luxusdampfer *Cap Arcona* untergebracht. Folgen des Ritterkreuzes.»

Doch die Soldaten waren keine Luxuspassagiere, und die stark reduzierte Besatzung war nicht in der Lage, das Schiff vollständig in Stand zu halten. Heinz Schön stellt sich in seiner Publikation *Die Cap Arcona Katastrophe* vor, wie Kapitän Richard Niejahr, der mit krankheitsbedingten Unterbrüchen bis kurz vor seinem Tod am 4. April 1942 als Kommandant auf dem Wohnschiff in Gotenhafen wirkte, vor seinem Abschied durch das Schiff ging: «Vieles vermisst er: die eleganten Möbel, kostbare Lampen, Gemälde und Gobelins. Die Läufer und vor al-

lem die Teppiche sind abgenutzt oder überhaupt nicht mehr vorhanden, die ehemaligen Erste-Klasse-Kabinen und die Luxuswohnungen sind zum grössten Teil bereits verwohnt. Was geblieben ist, sind die Räume und deren Grösse, nur sie lassen noch ahnen, welche glückhafte Vergangenheit dieses Schiff einmal hatte.

Die Reduzierung des technischen Personals hatte dazu geführt, dass auch die sehr komplizierten technischen Einrichtungen des Schiffes, die Maschinen-, Kessel- und Turbinenanlagen, nicht in dem Masse gepflegt werden konnten, wie dies erforderlich wäre. Mehrere Ausrüstungsgegenstände des Schiffes waren inzwischen abmontiert und an fahrende Schiffe abgegeben worden.»

Trotzdem schien die *Cap Arcona* dem Team, das sich 1941 an die Realisation des von der Berliner Firma Tobis produzierten Spielfilms *Titanic* machte, von allen im deutschen Machtbereich zu Verfügung stehenden Schiffen am besten geeignet, die Kulisse für Aussenaufnahmen des Films abzugeben, der in freier Manier das Schicksal des 1912 untergegangenen Riesendampfers nachzeichnete. *Titanic* war nicht darauf angelegt, belegbaren Fakten zu folgen, sondern verfolgte propagandistisch einen stramm antibritischen Kurs, den die *Berliner Zeitung* während der Dreharbeiten zum Ausdruck bringt: «Durch den Wahnwitz unverantwortlicher Rekordsucht und Börsenspekulationen um das ‚Blaue Band' des Ozeans ging vor 30 Jahren das Schiff der britischen White-Star-Line mit 1632 Menschen unter. Die Tobis ist jetzt dabei, unter der Regie von Herbert Selpin die Katastrophennacht als Film zu drehen.»

Regisseur Selpin bestand darauf, die Aussenaufnahmen auf einem echten Ozeandampfer zu drehen, statt sie, wie die Produktionsfirma vorschlug, im Berliner Filmatelier Johannisthal durch künstliche Schiffsbauten am Wasserbassin zu simulieren. Das Oberkommando der Marine zeigte sich vorerst wenig geneigt, das Wohnschiff bei laufendem Ausbildungsbetrieb für Filmaufnahmen mit Massenszenen zur Verfügung zu stellen. Schliesslich gelang es Selpin jedoch sogar durchzusetzen, die Nachtszenen nachts zu spielen und im Kriegshafen trotz Verdunklungsgebot Scheinwerfer einzusetzen.

Die Bedenken der Kriegsmarine waren nicht unbegründet. Im November 1941 war es dem polnischen Widerstand, der sich auch in der Gotenhafener Torpedofabrik und den Reparaturwerften mit Sabotageakten bemerkbar machte, mehrmals gelungen, auf der *Cap Arcona* Feuer zu legen. Im Sommer darauf, als die Dreharbeiten im Gang waren, überflogen alliierte Aufklärungsflugzeuge die Danziger Bucht und machten Luftaufnahmen des bisher von Bomben verschonten Kriegshafens. Dass Grossschiffe wie *Cap Arcona* und *Deutschland* in Gotenhafen vertäut lagen, war auch der Öffentlichkeit ausserhalb Deutschlands bekannt, wie aus einer Notiz in *The New York Times* vom 22. Juli 1941 mit Bezug auf einen lange in Gdynia tätigen US-Bürger hervorgeht, der im Sommer vor dem Kriegseintritt der USA in seine Heimat zurückkehren konnte, nachdem er auf Bermuda ausführlich von britischen Stellen verhört worden war.

Zusammen mit Produktionsleiter, Regieassistent, Kameramann, Filmarchitekt, Oberbeleuchter und Drehbuchautor kam Herbert Selpin am 13. Dezember 1941 ein erstes Mal nach Gotenhafen, um die *Cap Arcona* in Augenschein zu nehmen. Das Filmteam nahm Kontakt mit der Schiffsleitung auf und stellte sich am Abend den Marineangehörigen vor, die im stillgelegten Schnelldampfer einquartiert waren. «Abends», schreibt Friedemann Beyer in seiner unter dem Titel *Der Fall Selpin* erschienenen Biographie des Regisseurs, «wird im Mannschaftssaal der *Cap Arcona* den U-Boot-Schülern und ihren Ausbildern Selpins neueste Arbeit *Geheimakte W.B.I* vorgeführt. Anschliessend sprechen auf Wunsch einzelne Teammitglieder über die Entstehung des Films.» Die Projektion fand vermutlich im grossen ehemaligen Speisesaal I. Klasse statt, wo schon zur Zeit, als die *Cap Arcona* zwischen Hamburg und Südamerika pendelte, eine Leinwand für Filmprojektionen bereit stand. Der gezeigte Film *Geheimakte W.B.I* handelte passenderweise von Walter Bauer, dem Erfinder des U-Boots, der im Hafen von Kiel 1851 ein unter der Wasserfläche operierendes, mit Treträdern angetriebenes Boot vorführte, das an feindlichen Schiffen Explosivkörper anbringen konnte.

Bei den Dreharbeiten auf der *Cap Arcona,* die vom 30. April bis in den August 1942 dauerten, trafen in Gotenhafen zwei Welten aufeinander, die beide im



Während der Dreharbeiten auf der *Cap Arcona* im Sommer 1942 logierten Regisseur Herbert Selpin und das künstlerische Team des Titanic-Films gemeinsam mit Hauptdarstellerinnen und Hauptdarstellern im Kasinohotel in Zoppot zwischen Gotenhafen und Danzig. Auch das Produktionsbüro und ein Schneideraum wurden im Grand Hotel eingerichtet.

Dienst der nationalsozialistischen Führung standen: Kino und Krieg. Die Filmindustrie, dirigiert und kontrolliert von Joseph Goebbels[1] Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda, hatte einerseits die Funktion, das durch den Krieg stark belastete Publikum zu unterhalten und abzulenken, andererseits aber auch das herrschende Wertesystem zu veranschaulichen und zu festigen – im Falle des *Titanic-Films* etwa die antibritische Haltung. Kino war kriegswichtig, der Filmproduktion standen beträchtliche Mittel zur Verfügung und bei einem von oberster Stelle geförderten Projekt wie *Titanic* wurde sogar eine Störung des Militärbetriebs und eine gewisse Gefährdung der Sicherheit des Kriegsmarinehafens in Kauf genommen.

Dem Produktionsleiter gelang es, mitten im Krieg einen Autobus und einen Personenwagen für das Drehteam zu organisieren und die Schornsteine der *Cap Arcona* im untern Teil grau streichen zu lassen, damit sie zusammen mit dem dunklen roten Topp im Schwarzweiss-Film den beige-schwarzen Kaminen der *Titanic* entsprachen. Regisseur, künstlerisches Team, Hauptdarstellerinnen und -darsteller wurden im neubarocken Kasinohotel am Strand von Zoppot – polnisch Sopot – einquartiert, auf halbem Weg nach Danzig, demselben Grand Hotel, wo Adolf Hitler im September 1939 beim Besuch der eroberten Gebiete an der Danziger Bucht mit seiner Entourage logiert hatte. Im fünfzehn Bahnminuten von Gotenhafen entfernten Kasinohotel fanden auch die Teambesprechungen statt. Auch das Produktionsbüro wurde im Strandhotel zehn Kilometer südlich von Gotenhafen eingerichtet, ebenso ein Raum für die Montage des Rohschnitts an einem aus Berlin mitgebrachten Schneidetisch.

In der Zeit, als sich mitten im Krieg die *Titanic-Crew* im Kasinohotel aufhielt, beschwerte sich eine aus Köln stammende Kurgästin bei verschiedenen Stellen über die Tierquälerei, die sie auf den Zoppoter Seestegen mit ansehen musste: «Das Quälen der Fische beim Angelfang auf dem Seesteg ist unglaublich. Den Tieren wird ohne vorgehende Betäubung der Haken herausgerissen – ganz gleich ob durch die ungeschickten rohen Hände der Kiefer verletzt oder gar mitgerissen wird, dann werden die Fische lebend in eine Aktenmappe geworfen, wo sie langsam verenden.»

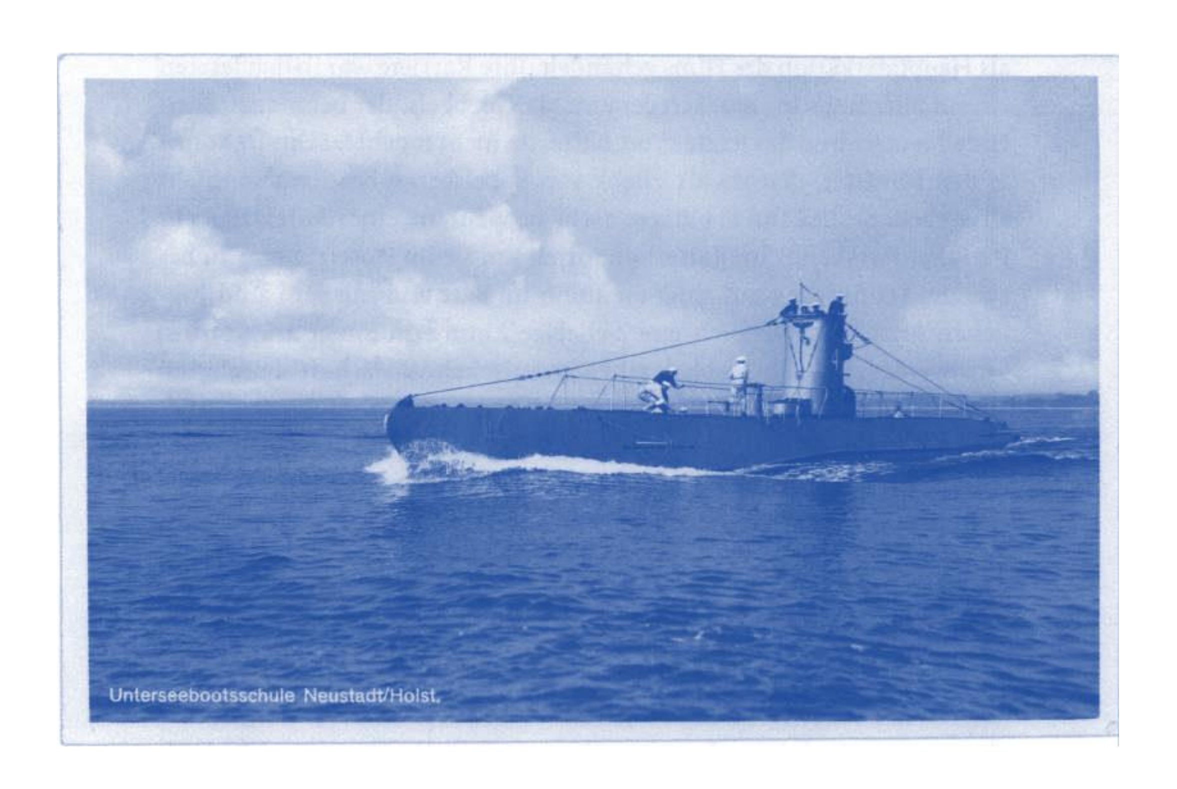
Herbert Selpin flog hin und her zwischen Danzig und Berlin, wo die Räume für die Innenaufnahmen im Atelier Johannisthal aufgebaut worden waren, ohne sich um Ähnlichkeit mit Sälen, Gängen und Kabinen des White-Star-Liners zu bemühen. Für das Set wurden teilweise Möbelstücke verwendet, die von der *Cap Arcona* ausgeliehen und in die Reichshauptstadt transportiert worden waren. So fand sich einer der roten Polstersessel aus der Halle – einst genutzt, um den Verkehr auf dem Haupttreppenhaus des Südamerikadampfers zu beobachten – im Berliner Filmstudio in der Kulisse des Sitzungssaales der Londoner White Star Line wieder. Und einer der Ohrensessel mit dunklem Blumenmuster, in die sich im Rauchsalon des Südatlantik-Liners Zigarren rauchende Herren gesetzt hatten, um sich mit hochprozentigen Getränken in der Hand über Geschäfte und Frauen zu unterhalten, wurde im Atelier Johannisthal zum Bestandteil der Luxuskabine des amerikanischen Millionärs John Jacob Astor, der in *Titanic* seiner Geliebten erklärt: «Das Geld ist der einzige Wert, an den ich glaube.»

Zwei der Hauptdarstellerinnen genossen unter den Filmleuten, die im Frühling und Sommer 1942 auf der *Cap Arcona* arbeiteten, besondere Beachtung: Monika Burg und Sybille Schmitz. Monika Burg spielt als blondes Schätzchen die Maniküre Hedi, die im Liegestuhl auf dem Sportdeck der *Cap Arcona* im ersten Geiger des Titanic-Schiffsorchesters ihre wahre Liebe findet, während im Hintergrund wie in alten Zeiten nobelsportlich gekleidete Passagiere Tennis spielen. Viele der auf dem Hamburg-Süd-Dampfer stationierten Soldaten und Offiziere werden Monika Burg im wenige Monate zuvor mit grossem Erfolg Ángelaufenen Streifen *Zwei in einer grossen Stadt* gesehen haben, der die Geschichte eines Fliegerfeldwebels erzählt, der sich während seines dreitägigen Urlaubs im damals noch unzerstörten Berlin in eine Rotkreuz-Helferin verliebt und anschliessend pflichtgemäss wieder einrückt. Die beliebte, als Paulette Koller geborene Schauspielerin änderte ihren Künstlerinnennamen mehrmals, nannte sich während ihrer Zeit in Deutschland marktgerecht Monika Burg, arbeitete nach dem Krieg in Frankreich als Claude Farell und starb 2008 im Alter von neunzig Jahren in Mâcon.

Sybille Schmitz wurde bereits während der Produktion von *Titanic* als Hauptattraktion des Films gehandelt. Ihre Karriere war in den letzten Jahren allerdings ins Stocken geraten, da Goebbels, der beim deutschen Film das erste und das letzte Wort hatte, sie nicht mochte. Schmitz konnte den Minister, den sie als «Bock von Babelsberg» bezeichnete, nicht ausstehen. Sie liess ihn abblitzen, als er sie während eines Aufenthalts in Berlin eines Abends im Kaiserhof anrief, um sie im Hotelzimmer zu besuchen. Schmitz lag mit einer Freundin im Bett und gab dem aufdringlichen Anrufer schliesslich eine beliebige Zimmernummer an, um ihn loszuwerden, worauf Goebbels einen japanischen Wirtschaftsdelegierten aus den Federn holte. Die Schauspielerin, der der Selpin-Biograph Friedemann Beyer ein Buch mit dem Titel *Schöner als der Tod* widmete, wurde trotz der Missgunst des Propagandaministers von renommierten Regisseuren und einflussreichen Schauspielern wie Gustaf Gründgens immer wieder zu Filmprojekten beigezogen. Ihr Ruf als Star der Nazizeit erschwerte die Weiterführung ihrer Karriere nach dem Krieg empfindlich. Gefangen in Depressionen, Alkohol- und Medikamentensucht brachte sich Sybille Schmitz 1955 im Alter von fünfundvierzig Jahren um.

Filmstars, Sternchen, Komparsen und andere an der prestigeträchtigen Titanic-Produktion Beteiligte trafen auf der *Cap Arcona* auf die Welt der Kriegshelden und ihres Gefolges. Durchschnittliche deutsche Jugendliche schwärmten damals einerseits für Leinwand- und Schlagerstars, andererseits für Offiziere, erfolgreiche Flieger und U-Boot-Kommandanten, die in Wochenschauen, Printmedien und mit der Verleihung von Auszeichnungen zu Berühmtheiten avancierten.

Die deutsche U-Boot-Waffe stand im Sommer 1942 auf dem Höhepunkt ihrer Erfolge. Sie operierte, ausgehend von französischen Atlantikhäfen, bis an die Ostküste der USA, wo sie Monat für Monat Dutzende von Dampfern versenkte. Die Verluste der Alliierten an Schiffsraum überstiegen – je nach Statistik – in einzelnen Monaten die Grössenordnung von 700’000 Registertonnen, was rund dem Fünfundzwanzigfachen des Volumens der 27‘560 Bruttoregistertonnen messenden *Cap Arcona* entsprach. Die deutschen U-Boot-Einsätze drohten die



Wie in Gotenhafen war auch in Neustadt in Holstein eine U-Boot-Lehrdivision stationiert. U-Boot *U4,* erbaut 1935, versenkte während der ersten Kriegsmonate vor Norwegen einige Dampfer und U-Boote, wurde anschliessend in Neustadt und Pillau als Schulboot eingesetzt, Ende 1944 ausser Dienst gestellt, in Gotenhafen ausgeschlachtet und nach Kriegsende von den sowjetischen Truppen abgewrackt.

Lebensader Grossbritanniens, das auf die Versorgung mit Lebensmitteln und Kriegsmaterial aus Amerika angewiesen war, zu kappen, und brachten das Land an den Rand des Ruins, was Winston Churchill in seinen Memoiren zur Feststellung veranlasste: «Das Einzige, wovor ich im Krieg wirklich Angst hatte, war die U-Boot-Gefahr.» Der britische Bandleader Harry Roy kommentierte die durch die Versenkung der Handelsschiffe verursachte Versorgungskrise in seinem Hit *When can I have a banana again?* mit schwarzem Humor: «I can get along without sugar, I never drink any tea. Eggs and bacon, meat and ham, ha ha, those things don't worry me», um im absurden Refrain von Bananen zu träumen: «When can I have a banana again, oh tell me, tell me mother, when can I have a banana again, as I used to do?»

Erich Topp, einer der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten, der im Herbst 1942 in Gotenhafen die Leitung der taktischen Ausbildungsmanöver angehender U-Boot-Fahrer übernahm, beschrieb das Lebensgefühl der siegreichen Bootsbesatzungen in seinem Tagebuch überschwenglich: «Wir sind Könige, und unser Leben ist ohne Beispiel. Da fuhren wir hinaus, ein paar Männer, ein kleines Boot in den Weiten des Ozeans, unter der Ewigkeit des Himmelsdomes ein Nichts, und doch trotzte es Stürmen und Seen. Unter seinen Schlägen zuckte ein Weltreich. Diese Handvoll Männer ist eingespannt in das grosse Geschehen dieser Jahre. Du bist der Kommandant. Du führst Dein Boot zu Sieg oder Untergang. Hast Du gesiegt, kehrst Du heim unter dem Jubel der Zurückgebliebenen. Die schönsten Mädchen winken für Dich, das vollste Glas – es ist für Dich. Du bist wiederum ein König, beschenkt durch den Dank der Heimat.»

Die schönen Frauen der Filmcrew und die jungen Könige des Kriegs kamen einander während der mehrwöchigen Dreharbeiten auf der *Cap Arcona* schnell näher. Für die Wehrmachtsangehörigen, die auf ihre Einsätze warteten, bot die Anwesenheit des Filmteams eine willkommene Abwechslung. Darstellerinnen und andere weibliche Teammitglieder, die teilweise ohnehin an Bord der *Cap Arcona* einquartiert waren, liessen sich während der Drehpausen und bald auch dar-

über hinaus gerne zu einem Drink in eine der Kabinen im Wohnschiff der Kriegsmarine überreden. Monika Burg unternahm gar auf Einladung eines Offiziers eine Tauchfahrt, statt am Set zu erschienen, und hatte, wenn sie dann doch zu den Aufnahmen erschien, ihre Rolle nicht mehr präsent. Schauspielerinnen und Dreharbeiten wurden von den Schiffsbewohnern, die sich nicht scheuten, auch mal ins Bild zu laufen, beobachtet, kommentiert und photografiert. Sybille Schmitz war eines Abends dermassen betrunken, dass sie nicht mehr fähig war, das Schiff zu verlassen und zu ihrem Zimmer im Kasinohotel nach Zoppot zu gelangen – eine Episode, die Monate später ein Nachspiel in Form einer Vorladung ins Propagandaministerium hatte, wo Schmitz entschuldigend darauf verwies, dass sie mit der Besatzung der *Cap Arcona* seit ihrer Vergnügungsreise nach Südamerika im Frühling 1939 bestens bekannt war.

Die Friktionen, die das Aufeinandertreffen der Stars von Kino und Krieg auf dem heruntergekommenen Luxusschiff im besetzten Gotenhafen während des Filmdrehs hervorrief, leiteten das Ende des Regisseurs Herbert Selpin ein. Schon Anfang Mai, wenige Tage nach Drehbeginn, machte Selpin seinem Unmut beim Abendessen in Zoppot im kleinen Kreis Luft, verfluchte die «Scheisser auf ihren U-Booten» und bezeichnete die Flieger als «Haufen von Angebern und Arschlöchern», da sich der als Pilot unter den Ausbildungsoffizieren auf der *Cap Arcona* stationierte Ritterkreuzträger Oberleutnant Karl-Wolfgang Redlich als besonders arroganter Störenfried hervorgetan hatte. Selpins Ausbruch setzte mit der Denunziation durch einen langjährigen Freund und Mitarbeiter eine Kaskade in Gang, die Selpin das Genick brach. Dem erfolgsgewohnten Regisseur, der sich in den zwanziger Jahren als Preistänzer und Boxchampion durchgeschlagen hatte, entglitt die Kontrolle über Arbeit und Leben. Nach einer Vorladung bei Minister Goebbels, wo Selpin, der sich inzwischen bereits aufgegeben hatte, seine wehrkraftzersetzenden Aussagen bestätigte, wurde er Ende Juli im Keller des Berliner Polizeigefängnisses am Alexanderplatz eingesperrt. Dort erfuhr er, dass ihm die Mitgliedschaft der Reichsfilmkammer und damit die Arbeitserlaubnis als Filme-

macher entzogen wurde. In der Nacht auf den 1. August 1942 erhängte sich Herbert Selpin in der Zelle mit seinem Gürtel an einem Abwasserrohr.

Titanic wurde von Regisseur Werner Klingler vollendet und im Dezember Joseph Goebbels vorgeführt. Goebbels missfiel die Schlusspartie, die in der Folge wesentlich gekürzt wurde. Die Zensur gab den Film Ende April 1943 frei, im Herbst liefer mit grossem Erfolg in Paris an. In Deutschland jedoch wurde er nicht gezeigt – vermutlich, weil es in den zunehmend vom Bombenkrieg betroffenen Städten unterdessen kaum mehr angebracht war, dem Ablenkung suchenden Kinopublikum aus dem Alltag allzu bekannte Szenen von «kopflos herumirrenden Menschen, die verzweifelt ihr Leben zu retten versuchen», zu präsentieren, wie sich Malte Fiebing in seinem Buch *Titanic (1943)* ausdrückt.

Sehr gut gefiel dem Propagandaminister dagegen die zweiundzwanzigjährige Jolly Bohnert, die im Titanic-Film als Tänzerin in einer auf der *Cap Arcona* realisierten Szene den Passagieren III. Klasse den Kopf verdreht und mit durchsichtiger Bluse und Schleife im Strumpfband an die Zeiten erinnert, als auf der *Cap Arcona* im Damenfriseursalon I. Klasse «Bemberg-Strümpfe und Crêpe-de-Chine-Hemdchen aus den Glasschränkchen schmunzelten», wie es der Reisejournalist Albert Köhler in seinem Bericht formuliert hatte. Doch wie Sybille Schmitz zeigte Jolly Bohnert kein Interesse am «Bock von Babelsberg». Es gelang ihr, sich bis zum Ende des Kriegs vor ihm versteckt zu halten. Viele Jahre später zog die Künstlerin, die sich nun Jolly Marée nannte, in die DDR und wirkte als Chansonnière und Diseuse lange Zeit erfolgreich im Dresdner Café Prag.

Die U-Boot-Fahrer, die sich nach Erich Topp, dem Leiter der taktischen Ausbildung in Gotenhafen, als Angehörige einer Elite-Einheit verstanden, wurden sowohl auf den Feindfahrten, wo es nie an Kaffee und Schokolade mangelte, als auch während der Erholungsphasen zwischen den Einsätzen in der Zuteilung von Lebens- und Genussmitteln bevorzugt behandelt. Auch auf der *Cap Arcona* war die Versorgungslage ausnehmend gut. In den polizeilichen Ermittlungen nach Selpins Tod wurden ungeprüft Gerüchte kolportiert, die den Regisseur posthum kompromittieren sollten: «Über Selpins Verhalten bei den Dreharbeiten in

Gotenhafen sei bekannt geworden, dass er sich als Erstes die Freundschaft des Schiffskochs der *Cap Arcona* gesichert und mit ihm Brüderschaft getrunken habe. Auf diese Weise sei Selpin regelmässig markenfrei mit Lebensmitteln aller Art und mit Alkohol beliefert worden», schreibt sein Biograph Beyer. «Selpin sei einmal in der Woche nach Berlin geflogen unter dem Vorwand, sich die gemachten Aufnahmen vorführen zu lassen, tatsächlich, um die umfangreichen Kisten mit Lebensmitteln nach Hause zu transportieren.»

Der Zugang zu exquisiten Lebensmitteln und Getränken ermöglichte es den Privilegierten auch, in Gotenhafen an andere begehrte Güter zu kommen. Harald Bratke, unehelicher Sohn des Oberbürgermeisters, berichtet in seinen Lebenserinnerungen, dass seine Mutter im Kürschnergeschäft ihres Schwagers eingestellt wurde, um nicht in der Munitionsfabrik arbeiten zu müssen. Der Laden des Onkels, der die «schönsten Handtaschen aus feinstem Leder herstellen konnte», wurde dank der Protektion des Oberbürgermeisters zu einer Tauschbörse: «Die Marineoffiziere und Parteibonzen, die dort stationiert waren, bestellten für ihre Frauen Taschen und brachten dafür Schokolade, Kaffee, Alkohol und alles, was es mittlerweile nur noch selten gab. Die Bauern aus der Umgebung aus der Kaschubei brachten Gänse, Würste, Speck und Butter. Ich erinnere mich, dass einmal ein Lastzug kistenweise Gläser mit Gurken abgeladen hatte. Es ging uns sehr gut, der Krieg hätte endlos sein können.»

In der zweiten Hälfte der Gotenhafener Liegezeit lebten neben U-Boot-Fahrern und Ritterkreuzträgern jeweils rund 300 Marinehelferinnen an Bord der *Cap Arcona.* Während ihrer dreimonatigen Ausbildung, die auf dem Schiff stattfand, waren die angehenden «Blitzmädchen», wie die Wehrmachtshelferinnen wegen der an Krawatte und Uniformärmel angebrachten Zeichen genannt wurden, auch auf der *Cap Arcona* untergebracht, mindestens teilweise in Kabinen I. Klasse. In *Frauen für die Front,* einer 2003 erschienenen Publikation von Gesprächen mit Wehrmachtshelferinnen, erklärt Elisabeth M., die als Achtzehnjährige als Marinehelferin verpflichtet wurde: «Also, ich bin sehr spät, erst 1943 eingezogen

worden. Die Marine hat sehr spät damit angefangen, Helferinnen einzuziehen. Wir waren die Ersten. Heer und Luftwaffe hatten schon seit 1939 welche.»

Auch wenn die junge Frankfurterin ihre Ausbildung nicht in Gotenhafen absolviert hatte, ist anzunehmen, dass es im entsprechenden Kurs auf der *Cap Arcona* ähnlich zu und her ging, wie es Elisabeth M. schildert:

«Die Ausbildung war ganz und gar schulmässig. Von morgens acht bis Mittag gab es Unterricht. Und dann weiter nach dem Essen bis abends. Die Funkmeister oder Obermaate (etwa im Feldwebelrang) hielten den Unterricht. Offiziere nicht. Da bekamen wir beigebracht, wie Strom funktioniert, was Anode und Kathode sind, und wie überhaupt ein Funkgerät und der Hörer funktionieren.

Ausserdem hatten wir politischen Unterricht. Wir wurden über die Leistungen der Nazis informiert. Wir kriegten regelrechte Hasstiraden gegen England und die Sowjetunion zu hören. Wir fürchteten uns davor, dass sie uns überfallen würden und was sie dann mit uns machen. Sie sprachen nur vom Endsieg und vom slawischen Untermenschen, der die deutschen Frauen schändet.

Beim Unterricht im Geben und Hören hatte jede ein Pult vor sich, einen sogenannten Geber und das Hörgerät. Und dann fingen wir an.

Da musste jede das ganze Morsealphabet lernen. Das dauerte eine Weile. Schreibmaschinenunterricht hatten wir auch nach Diktat.»

Zum Ausgleich für die sitzende Lebensweise hatten die Helferinnen Sport zu treiben. Statt tennisspielenden Südamerikanerinnen tummelten sich nun Blitzmädchen in einheitlichem Turndress auf dem Sportdeck und veranstalteten improvisierte Kegelspiele mit Gymnastikkeulen.

Nach Abschluss der vierteljährlichen Ausbildung wurden die Frauen an verschiedenen Stellen in der Nachrichtenübermittlung, im Funk-, Fern- und Flugmeldedienst eingesetzt, dienten als Schreibkräfte in Büros der Kriegsmarine oder in der Personalverwaltung der Marineangestellten, wo zur Datenverarbeitung Lochkartensysteme der amerikanischen Firma IBM zur Anwendung kamen. Einige der Marinehelferinnen blieben auf der *Cap Arcona*, wo sie in der Feindein-

flugwarnstelle arbeiteten, die in telefonischer Verbindung mit Beobachtungsposten stand, etwa dem Ausguck auf dem Gefechtsturm des zeitweise vor Gotenhafen liegenden Schweren Kreuzers *Admiral Scheer,* eines mit zahlreichen Geschützen, Wasserflugzeug und Hebekran bestückten grauen Panzerschiffs, das mit seinen 186 Metern Länge über alles nur zwanzig Meter kürzer war als die *Cap Arcona.*

Gegen Ende des Kriegs arbeitete etwa eine halbe Million Frauen im Wehrmachtsgefolge. Die Gründe für einen Einsatz als militärische Hilfskräfte waren vielfältiger Natur: Viele der jungen Frauen wurden zwangsverpflichtet, wenn sie sich nach Abschluss ihrer Lehre oder bei Stellenverlust vorschriftsgemäss auf dem Arbeitsamt meldeten. Einige der Frauen meldeten sich freiwillig, um nicht in einer Munitionsfabrik arbeiten zu müssen – es war auch für Frauen im deutschen Machtbereich ohnehin kaum zu vermeiden, in irgendeiner Form der Kriegsmaschine zu dienen und in die Kriegswirtschaft eingespannt zu werden. Andere waren fasziniert von der Uniform der Blitzmädchen inklusive des «Schiffchens», einer leicht asymmetrisch platzierten Kopfbedeckung, die stereotyp als schmuck bezeichnet wird, oder sie begeisterten sich für die Vorstellung, in Kameradschaft mit Gleichaltrigen ein abenteuerliches Leben führen zu können, von zu Hause wegzukommen und fremde Länder kennenzulernen. Noch war das Leben in den besetzten Ländern weit weniger gefährlich als in den deutschen Städten, die zunehmend unter den Angriffen der alliierten Bomber litten. Zudem waren die Bereitschaft zum Dienst am Vaterland und eine nationalsozialistische Gesinnung für viele der entsprechend sozialisierten jungen Frauen, die, wie es die Propaganda ausdrückte, Soldaten für die Front freimachten, eine kaum hinterfragte Selbstverständlichkeit.

Die von Rosemarie Killius in *Frauen für die Front* befragten Helferinnen versuchen als alte Frauen der heutigen Generation verständlich zu machen, weshalb sie am – oft nur bruchstückhaft wahrgenommenen – mörderischen Treiben unter nationalsozialistischer Herrschaft teilgenommen hatten: «Ich kann dazu nur sagen, meine Generation hat nichts dagegen gemacht. Das ist eine Tatsache»,

erklärt etwa eine Führerin, der Hunderte von Helferinnen unterstanden. «Aber was heute so alles passiert mit Wasser, Umwelt, Flugzeugverkehr, da sind wir alle Gegner davon, aber wer tut etwas dagegen? Wo sind die Gegner der Umweltzerstörung? Und wir alle zerstören sie mit. Obwohl wir heute alles klarer durchschauen können als damals.»

Wie die andern Passagierdampfer in Gotenhafen wurde auch die *Cap Arcona* Ende 1942 oder Anfang 1943 zur Tarnung dunkelgrau angestrichen. Obwohl sie dadurch viel von ihrer Vorkriegsausstrahlung verlor, vermochte sie die neuen Bewohnerinnen nach wie vor zu begeistern: Kurz nach ihrer Ankunft auf dem Ausbildungsschiff schrieb die Marinehelferin Margarete Wilke am 9. September 1943 an ihre Familie im brandenburgischen Micheisdorf auf einer Ansichtskarte, die den Schnelldampfer in forscher Fahrt auf dem Atlantik zeigt und offenbar immer noch an Bord erhältlich war:

«Liebe Eltern, Irmgard u. Franz!

Schicke euch jetzt unsere *Cap Arcona* per Post zu, damit Ihr sie auch kennenlernt. Ein ganz schönes Schiff, nicht wahr. Das müsst Ihr mal von nah sehn. Mir wurde auch ganz anders, als ich da die Treppen emporstieg. Das ist nämlich sehr hoch. Das sieht man auf dem Bild so gar nicht, weil es so klein ist.

Herzl. Grüsse Gretchen»

Ein Monat nach Wilkes Feldpost erfolgte der erste schwere Luftangriff der US Air Force auf Gotenhafen. Nachdem bereits im Vorjahr vereinzelte Luftangriffe Fliegeralarme ausgelöst, jedoch höchstens verhältnismässig geringe Schäden angerichtet hatten, führte der am 9. Oktober tagsüber geflogene und von der Einflugwarnstelle gemeldete Angriff zum Tod von 178 Menschen und zum Untergang mehrerer Schiffe. Die Bomben galten dem Hafen, die Stadt blieb verschont. Für die Zerstörung des Lazarettschiffs *Stuttgart,* das gemäss Genfer Konvention unter dem Schutz des Roten Kreuzes stand, entschuldigte sich die amerikanische Regierung nachträglich, wie aus dem Briefwechsel zwischen dem Oberkommando der Kriegsmarine und dem Auswärtigen Amt in Berlin hervorgeht.



Im Herbst 1943 gab die *Cap Arcona* die Kulisse für eine Rüstungstagung ab, an der sich Minister Speer und Grossadmiral Dönitz mit hochrangigen Vertretern des Militärs, des Rüstungsmanagements und der Industrie trafen. Halle mit Durchblick zum Festsaal.

Die *Cap Arcona* wurde nicht getroffen. Vom 22. bis 25. Oktober 1943, zwei Wochen nach dem Luftangriff, fand auf der *Cap Arcona* eine Rüstungstagung statt, an der sich Grossadmiral Karl Dönitz, seit Anfang Jahr Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, mit hochrangigen Wehrmachtsoffizieren, Wirtschaftsvertretern und Rüstungsfachleuten traf. Im Verlauf der Tagung unternahmen die Teilnehmer auf einem kleineren Schiff eine Ausfahrt, die filmisch festgehalten wurde. Kopien der Dokumentation liegen heute im Berliner Bundesarchiv und im Steven Spielberg Film and Video Archive des United States Holocaust Memorial Museums in Washington. Die wenige Minuten dauernde Sequenz zeigt, wie das Ausflugsschiff ablegt und sich an Kriegsschiffen vorbei durch den Hafen hinaus auf die offene See bewegt, begleitet von Zerstörern und Schnellbooten. Die Rüstungsexperten und Militärs verfolgen vom Schiff aus, wie ein Flugzeug Wasserbomben abwirft, beobachten die Fontänen nach der Explosion und nehmen eine Parade von U-Booten ab, die langsam abtauchen und dann mit dem Bug voran wieder auftauchen.

Unter den Teilnehmern der Rüstungstagung befanden sich neben Dönitz auch Fritz Sauckel, Gauleiter von Thüringen und als Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz zuständig für die Verschleppung von Millionen von Zwangsarbeitern, Generaloberst Friedrich Fromm, Befehlshaber des Ersatzheeres und heute noch bekannt durch seine unklare Haltung im Zusammenhang mit dem Attentat, das am 20. Juli 1944 auf Adolf Hitler verübt wurde, sowie zahlreiche hochgestellte Vertreter aus Kreisen der Rüstungsmanagements, der Wirtschaft und der Industrie, die im Sinne der von Historikern festgestellten «erstaunlich geringen Elitezirkulation» ihre Karriere nach kurzem Unterbruch im Nachkriegsdeutschland meist erfolgreich fortsetzen konnten.

Die zentrale Figur der Tagung war Albert Speer, der seit Februar 1942 das Amt des Rüstungsministers ausübte, wenige Monate vor dem Treffen auf der *Cap Arcona* auch die Verantwortung für die Marinerüstung übernommen hatte und in der Film-Dokumentation des Ausflugs in Gotenhafen mehrfach ins Bild kommt. Dem studierten Architekten gelang es, die Produktion von Kriegsgeräten und

Waffen aller Art zu reorganisieren und trotz der Bombardierung von Rüstungsbetrieben und deren Zulieferern von Jahr zu Jahr deutlich zu erhöhen. Schon vor seiner Zeit als Rüstungsminister war es Albert Speer als Stararchitekt des Dritten Reiches gelungen, erfolgsorientierte Fachleute um sich zu scharen, die sich wie Speer selber als anpassungsfähig erwiesen und mässig interessiert waren an ideologischen Fragen oder der moralischen und politischen Dimension ihrer Arbeit – so etwa Cäsar Pinnau, der als Innenarchitekt am Luftschiff *Hindenburg* und dem Dampfer *Bremen* des Norddeutschen Lloyds mitgewirkt hatte, unter Speer an der Neuen Reichskanzlei und der Projektierung Gross-Berlins arbeitete, in der Nachkriegszeit dann für die Hamburg-Süd das noch heute benutzte Verwaltungsgebäude baute und zahlreiche Schiffe entwarf, darunter die schöne *Cap San Diego,* die seit 1986 im Hamburger Hafen als Museumsschiff an der Überseebrücke liegt, wo bis 1939 die *Cap Arcona* und andere Passagierschiffe ihre Reisen über den Atlantik antraten.

Trotz der Vervielfachung der jährlich hergestellten Panzer, Flugzeuge, Geschütze und anderer Rüstungsgüter unter dem Management des Ministers Speer hatte sich das Blatt gewendet, der Krieg war für das Deutsche Reich zum Zeitpunkt der Tagung in Gotenhafen im Herbst 1943 angesichts der immensen Leistungen insbesondere der US-amerikanischen Rüstungsindustrie und der Erfolge der alliierten Streitkräfte in Nordafrika, bei Stalingrad und in Süditalien nicht mehr zu gewinnen.

Im vergleichsweise noch sicheren Gotenhafen begann in der zweiten Jahreshälfte 1943 die Ansiedlung von «Ausgebombten» aus Hamburg und anderen Städten des Altreichs. Im Zuge der «Kinderlandverschickung» wurden deutsche Kinder in Heimen an der Ostsee in Sicherheit gebracht. Um die Ernährung der Zugezogenen zu gewährleisten, wurden die Lebensmittelrationen für die polnische Bevölkerung reduziert.

Auf der *Cap Arcona* wohnten weiterhin U-Boot-Matrosen, wurden Marinehelferinnen ausgebildet und durchreisende Offiziere untergebracht. Doch gerade die in den ersten Kriegsjahren so erfolgreiche U-Boot-Waffe, deren Leistungen Karl Dönitz, dem Befehlshaber der U-Boote, zur Ernennung zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine verhalfen, hatte ihre Schlagkraft im Herbst 1943 fast

völlig verloren. Obwohl bis in den Sommer noch gewaltige Tonnagen an alliierten Handels- und Kriegsschiffen versenkt wurden, war es den USA und Grossbritannien schon Ende des Vorjahres gelungen, mit Schiffsneubauten die Verluste mehr als auszugleichen. Vor allem aber erzielten britische und amerikanische Streitkräfte grosse Fortschritte in der Bekämpfung der im Atlantik operierenden deutschen U-Boote – durch die Entwicklung von Ortungssystemen auf der Basis von Radar- und Schall-Echolotgeräten, den Einsatz von Flugzeugen im Operationsgebiet und leistungsfähigere Wasserbomben. «Der schwerstwiegende Schlag gegen die U-Boote», meint der damals in Gotenhafen in der Ausbildung der U-Boot-Fahrer eingesetzte Erich Topp rückblickend, «war der Einbruch in den Verschlüsselungscode.» Seit Juni 1941 konnte – mit Unterbrüchen im folgenden Jahr – fast der gesamte Funkverkehr der Kriegsmarine mit einer Verzögerung von ein bis zwei Tagen entziffert werden.

Die Folgen für die U-Boot-Besatzungen waren verheerend, für die alte Garde ebenso wie für die frisch ausgebildeten Mannschaften. Nur noch selten kam es zu Szenen, wie sie Topp und andere Kommandanten mehrfach erlebt hatten, wenn sie als bärtige Helden nach erfolgreicher Feindfahrt vor laufenden Kameras von jubelnden Wehrmachtshelferinnen mit Blumen, Champagner und Küssen begrüsst worden waren. Waren in den ersten Kriegsjahren durchschnittlich bloss zwei bis drei Boote im Monat zerstört worden, so waren es im Mai 1943 bereits zweiundvierzig. Besatzungen und Kommandanten wurden immer jünger. Als halbe Kinder wurden die jugendlichen U-Boot-Fahrer meist schon beim ersten Einsatz mit ihrem Boot versenkt und «ersäuft wie überzählige Katzen im Sack», wie es Lothar-Günther Buchheim, der Autor des durch die Verfilmung bekannten Romans *Das Boot* ausdrückt.

«Von 39’000 U-Boot-Fahrern sind etwa 30’000 gefallen», fasst Topp zusammen. «Von drei Booten kamen ab Mitte 1943 im Durchschnitt zwei Boote nicht zurück.»

Als im Sommer 1944 in Gotenhafen die Landung von Schiffen mit zuvor ungekannten Massen an Flüchtlingen, Verwundeten und Gefangenen aus dem

Osten einsetzte, wurde trotz Beschwörung von Wunderwaffen und Endsieg spürbar, dass sich die Lage auch an der Danziger Bucht grundsätzlich zu ändern begann. Die Nachrichten von den Fronten liessen, wie Arnold Kludas in seiner Monographie über *Die Cap-Schnelldampfer der Hamburg-Süd* schreibt, den verzweifelten Slogan auf kommen: «Geniesse den Krieg, der Friede wird fürchterlich.»

Die zuvor streng kontrollierte Moral der Wehrmachtshelferinnen, die vermutlich an Bord der unübersichtlichen, von Männern und Frauen belegten *Cap Arcona* ohnehin schwieriger zu überwachen war als in separaten Wohnheimen, lockerte sich. Eva Rothschild-Dorn, bei Kriegsende Marinehelferin in Gotenhafen, gibt im Rahmen des *Gedächtnisses der Nation,* einer Online-Datenbank für Zeitzeugen-Interviews zur deutschen Geschichte, die Stimmung wieder, die sie in den letzten Kriegswochen erlebte:

«Na ja, es wurde immer gefeiert, das haben wir auch gemacht. Ich war ja in der Scheinwerferbatterie, da haben wir auch gefeiert. Wir haben sehr viel gefeiert und sehr viel getrunken und viel Vergnügen gehabt. Denn wir wussten ja nie, ob wir morgen noch leben. Das ist ja überhaupt in allen Fällen so gewesen: Menschen haben sehr gelitten. Wenn es möglich war – es wurde gefeiert. Es wurde geliebt, und es wurde gefeiert. Denn man wusste ja nicht, lebe ich morgen noch, man sah die Leute um sich herum sterben.»

Hatten die Wehrmachtshelferinnen schon immer mit dem meist wirklichkeitsfremden Image als «Offiziersmatratzen» zu kämpfen, so wurde die *Cap Arcona* nun in grölenden Runden zum «Hurenschiff». Kludas berichtet, dass der «südliche Foxtrott» *Barcelona* aus dem Jahr 1942 mit der Anfangszeile «Barcelona, du wunderschöne Stadt im Süden dort in Spanien» im Zusammenhang mit der überbordenden Endzeitstimmung auf dem grauen Dreischornsteindampfer um eine textliche Variante bereichert wurde: «Unter den jungen Leuten beiderlei Geschlechts auf der *Cap Arcona* begannen sich Ende 1944 Lockerungen der strengen Disziplin bemerkbar zu machen. Nicht nur in Gotenhafen – und noch nach Kriegsende – konnte man zu den flotten Rhythmen des Rumba-Hits *Barce-*

lona den frechen Text hören vom nächtlichen Treiben in den Kojen der *‚Cap Arcona,* dem grössten Hurenschiff in Gotenhafen'.» Auch Ulf-Normann Neitzel, 1945 eine Weile als Schiffsjunge auf dem Frachter *Reinhard L.M. Buss,* erinnert sich an einen Matrosen, der das «Schifferklavier» zur Hand nahm und sang: *«Cap Arcona,* du bist das grösste Hurenschiff in Gotenhafen. *Cap Arcona,* heut Nacht können die Matrosen auf dir schlafen!»

Kurz vor Weihnachten 1944 erlebte der Hafen einen zweiten grossen Luftangriff, diesmal war es die Royal Air Force, die über achthundert Tonnen Bomben auf Gotenhafen warf. Die Reparaturwerft der Kriegsmarine, Docks und Lagergebäude wurden getroffen, die Rolle der Stadt als Kriegsproduktionszentrum war zu Ende. Mehrere Schiffe wurden zerstört. Wieder blieb die *Cap Arcona* verschont. Das Schulschiff *Schleswig-Holstein,* das am Morgen des 1. September 1939 das Feuer auf die Westerplatte eröffnet hatte, erhielt drei Bombentreffer, sank mit dem Achterschiff auf Grund und wurde im März 1945 gesprengt.

Westwärts

Johannes Gerdts und Heinrich Bertram

Ende 1944 verlief die Ostfront in den Randgebieten Ostpreussens. Am 12. Januar begannen die sowjetischen Streitkräfte eine Grossoffensive, in der es dank krasser Überlegenheit an Truppen, Panzern, Geschützen und Flugzeugen gelang, innerhalb von drei Wochen bis an die bloss sechzig Kilometer von Berlin entfernte Oder vorzustossen. In Ostpreussen, dem nördlichsten Frontabschnitt, kam «der Russe», wie es umgangssprachlich hiess, wenn von den sowjetischen Truppen die Rede war, etwas weniger schnell voran. Ein grosser Teil der Zivilbevölkerung – hauptsächlich Frauen, Kinder und Alte, da sechzehn- bis sechzigjährige Männer im sogenannten Volkssturm in die Verteidigung einbezogen wurden – versuchte, sich mit Verkehrsmitteln, auf Pferdewagen oder zu Fuss vor der Roten Armee in Sicherheit zu bringen, um Tod, Vergewaltigung und Versklavung zu entkommen. Die bei Temperaturen von bis zu minus zwanzig Grad westwärts ziehenden Trecks kamen deutschen Truppenbewegungen in die Quere, wurden von sowjetischen Jagdbombern beschossen und oft von den Panzern der Roten Armee überholt und überrollt.

Gotenhafen wurde zur Durchgangsstadt für Flüchtlinge. Schon Mitte Januar begann auch die Bevölkerung Gotenhafens zu fliehen. «Als am 14. und 15. Januar die Erfolge der russischen Offensive bekannt wurden, machten sich auch von Gotenhafen aus Frauen und Kinder auf den Weg nach dem Westen», notierte Gotenhafens Bürgermeister. «Zunächst konnten sie noch in den fahrplanmässigen Zügen unterkommen. Aber schon in den nächsten Tagen waren diese Züge von Dan-

.

zig ab so überfüllt, dass ein Zusteigen in Gotenhafen nicht mehr möglich war.» Von der dritten Januarwoche an konnte der Fahrplan im O-Bus- und Zugverkehr nicht mehr eingehalten werden, da kriegsbedingte Stromausfälle den Betrieb erschwerten.

Die seit Herbst 1939 relativ ruhige, von Kriegsmarine und deutschen Siedlern dominierte Hafenstadt wurde nun zum Umschlagplatz für Abertausende von Flüchtlingen und geriet mit dem Rückzug der Kriegsmarine in die westliche Ostsee in Auflösung. Die verbliebene polnische Bevölkerung begann sich von der langjährigen Unterdrückung zu befreien und ihre erzwungene Unterordnung aufzugeben. Sie unterhielt sich nun auch in der Öffentlichkeit wieder in der Muttersprache und verweigerte ihre bisher von der Besatzungsmacht erwarteten alltäglichen Dienstleistungen: Wenn deutsche Kinder zum Haareschneiden geschickt wurden, wird in Lebenserinnerungen von deutschen Bewohnerinnen von Gotenhafen moniert, kamen sie unverrichteter Dinge nach Hause – die polnischen Friseure bedienten keine deutschen Kunden mehr. Nähmaschinen oder andere Geräte, die von der Reparatur abgeholt werden sollten, wurden von den polnischen Handwerkern nicht mehr herausgegeben.

Am 21. Januar ordnete Grossadmiral Dönitz als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine den Rückzug der militärischen Einheiten aus der Danziger Bucht an – nicht aus der Einsicht, dass der Krieg praktisch verloren war, sondern in der Absicht, U-Bootwaffe und andere Einheiten der Kriegsflotte in weiter westlich gelegenen Ostseehäfen für den Endsieg einsetzen zu können:

«Die Häfen der Danziger Bucht sind von den beiden Unterseeboots-Lehr-Divisionen aufzugeben. Die Unterseeboots-Lehr-Divisionen sind umgehend in die Häfen der Lübecker Bucht zu verlegen, wo die Ausbildung schnellstmöglich fortzusetzen bzw. abzuschliessen ist. Auch die bereits ausgebildeten U-Boot-Besatzungen, die Marinehelferinnen und das Werftpersonal sind im Rahmen der Absetzbewegungen auf die Schiffe zu verladen und nach noch zu bestimmenden westlicheren Ostseehäfen zu verlegen. Die ausgebildeten U-Boot-Besatzungen sind dort auf neuen U-Booten einzusetzen.»

Soweit vorhandener Laderaum, so Dönitz weiter, nicht für die Ausschiffung von Truppen, Begleitpersonal, Kriegsmaterial und Verwundeten «benötigt wird, ist jeder freie und verfügbare Raum für den Flüchtlingstransport zu räumen und freizugeben».

Bald darauf begann die Besatzung der *Cap Arcona* unter Kapitän Johannes Gerdts das Schiff für die Fahrt in den Westen vorzubereiten. Gerdts hatte am 1. Oktober 1943 das Kommando übernommen, drei Wochen bevor sich Funktionäre und Wirtschaftsführer anlässlich der Rüstungstagung auf dem grau gestrichenen Wohnschiff mit Speer und Dönitz trafen. Nachdem der langjährige Kapitän Richard Niejahr krankheitsbedingt die Schiffsleitung im Frühjahr 1942 abgeben musste, hatte die Führung der *Cap Arcona* bis zur Ernennung von Gerdts mehrmals gewechselt. Johannes Gerdts galt als erfahrener, besonnener Kapitän. Seit 1923 war er mit Elisabeth Rupp verheiratet, die ihren «Inka» auf der Rückfahrt von Südamerika kennengelernt hatte, wo sie einige Monate als Hauslehrerin verbracht und die eigentümlichen Sitten der argentinischen Oberschicht beobachtet hatte.

Als Gerdts die *Cap Arcona* im Januar 1945 reisefertig machte, stand er im sechzigsten Lebensjahr. Der Dreischornsteindampfer sollte nicht zuletzt der Evakuierung «nicht kampffähiger» Personen dienen. Die Maschinen mussten nach der langen Liegezeit gewartet und revidiert werden, und Möbelstücke, die Platz für die Aufnahme von Flüchtlingen versperrten, wurden wegen des sich abzeichnenden Ansturms auf die Schiffstransporte von Bord geschafft.

Die Stadt wurde in der letzten Januarwoche von Zigtausenden von Flüchtlingen überflutet. «Das Stadtbild Anfang 1945», schreibt Malgorzata Stepko, «widersprach den früheren propagandistischen Darstellungen völlig: Der Hafen lag abgedunkelt, die Strassen waren ohne Beleuchtung, Kälte und Schneestürme beherrschten die Stadt. Auf den Strassen lagen Gepäckstücke und herrenlose Gegenstände, Müll verschwand unter Bergen von Schnee.»

Das Grollen der Artillerie kündigte an, dass die Front immer näher heranrückte, sowjetische Jagdflieger flogen erste Angriffe auf Gotenhafen.

Erich Topp, unterdessen Kommandant eines der als Wunderwaffe angepriesenen neuen U-Boote des Typs XXI, kehrte Ende Januar in die Danziger Bucht zurück. War Topp als Leiter der taktischen U-Boot-Ausbildung zeitweise in der für Adolf Hitler bestimmten, von diesem jedoch nie benutzten Führerkabine auf dem ehemaligen KdF-Schiff *Wilhelm Gustloff* untergebracht, so war er nach seiner Heirat mit der Tochter eines Marinepfarrers, die er im Februar 1943 an einer Party in der Gotenhafener Wohnung eines befreundeten U-Boot-Kommandanten kennengelernt hatte, in eine Privatwohnung an der Hindenburgstrasse und später nach Zoppot gezogen. Am 28. Januar schrieb Topp an seine Frau: «Gestern kam ich zurück nach Zoppot. Du warst nicht mehr da – vor den Russen geflohen. Eine Last fiel mir vom Herzen. Bei dem Zusammenholen weniger Habseligkeiten habe ich das Flüchtlingselend gesehen und zum Teil selbst erlebt. Acht Stunden auf zugigem Bahnhof bei mindestens -15° und 24 Stunden nichts zu essen waren für mich sehr heilsam. Mütter um mich mit schreienden Kindern. Elend, Jammer, Not.»

Zwei Tage später berichtete Topp in einem weiteren Brief bereits vom Untergang der *Gustloff:* «Soeben *Gustloff* auf dem Marsch nach Westen bei Seegang 5 und Temperatur unter null gesunken. Etwa 5'000 Menschen an Bord, eine Katastrophe nie dagewesenen Ausmasses.» Die *Wilhelm Gustloff* hatte am frühen Nachmittag des 30. Januars mit weit mehr als der von Topp geschätzten Anzahl von Passagieren abgelegt und wurde nach neun Uhr abends von drei Torpedos getroffen, die ein sowjetisches U-Boot abgefeuert hatte. 1252 Menschen konnten gerettet werden, darunter Zahlmeisterassistent Heinz Schön, der sich als Archivar und Autor bis zu seinem Tod im Jahr 2013 mit dem Schicksal der Ostseeflüchtlinge beschäftigte, und die Marinehelferin Eva Rothschild-Dorn, die in der Zeitzeugen-Datenbank *Gedächtnis der Nation* die Endzeitstimmung unter den Wehrmachstangehörigen während der letzten Kriegswochen beschrieb. Laut der Statistik eines Schiffsoffiziers befanden sich 373 Marinehelferinnen auf der *Gustloff*. Viele von ihnen waren im trockengelegten Schwimmbad untergebracht worden, wo eines der Torpedos einschlug. Auch Marinehelferin Margarete Wilke, die auf

der Cap-Arcona-Feldpostkarte an Eltern und Geschwistern von ihrem Wohn- und Ausbildungsschiff geschwärmt hatte, kam beim Untergang der *Gustloff* ums Leben.

In Gotenhafen hatten vorerst nur wenige Kenntnis von der Versenkung des ehemaligen KdF-Flaggschiffs. «Menschenmassen in der Nähe der Dampfer im Hafen in der Hoffnung, mitgenommen zu werden. Polizeiaufgebote zum Absperren. Lazarettzüge mit schmutzigem, verfaultem Stroh. Verwundete darauf, frierend in der Kälte mit weissgrauen, eingefallenen Gesichtern», schreibt Topp in seinem Brief in der Nacht der *Gustloff*-Tragödie weiter an seine Frau. «Fliegerangriff auf Gotenhafen. Sie jagen jetzt schon die Menschen in den Strassen. Das Flakfeuer scheint ihnen nichts auszumachen.

Zufällig in der Nähe Hindenburgstr. 11 (wie lange wird sie noch so heissen?) betrete ich die alte Wohnung, um Schutz vor den Geschosssplittern zu suchen – auch ein wenig neugierig. In jedem Zimmer eine Flüchtlingsfamilie, namenloses Elend. Auf engstem Raum wurde gekocht, geschlafen, sich an- und ausgezogen. Die Toiletten waren verstopft.»

Während viele der Flüchtlinge bei der Suche nach Unterschlupf und Lebensmitteln und bei der Vorbereitung ihrer Weiterreise auf sich allein gestellt waren, hatten andere das Glück, von Marineangehörigen betreut zu werden. Passagiere, die auf Schiffen aus Königsberg (heute Hauptstadt der russischen Exklave Kaliningrad) oder Pillau (Baltijsk) in Gotenhafen eintrafen, wurden teilweise in leergeräumten Baracken im Hafen untergebracht, wo sie mit Erbsensuppe oder anderen warmen Mahlzeiten versorgt wurden, übernachten konnten und Fahrkarten für die *Cap Arcona* erhielten. Aus Berichten, die Heinz Schön in seiner 1989 publizierten Dokumentation *Die Cap Arcona Katastrophe* gesammelt hat, sowie Erinnerungen, die an andern Stellen veröffentlicht wurden, zeichnet sich in groben Zügen ein Bild der ersten Evakuierungsfahrt der *Cap Arcona* ab:

Am Morgen des 28. Januars kamen die ersten Flüchtlinge an Bord. Neben Verwundeten und Soldaten, die in den Westen verlegt wurden, fanden vornehmlich Mütter mit Kindern und alte Leute Aufnahme an Bord. An der Gangway standen Militärpolizisten – allgemein Kettenhunde genannt, da sie an einer gro-

ben Kette eine Plakette mit der Aufschrift «Feldgendarmerie» trugen – und kontrollierten mit Argusaugen, ob sich nicht kampffähige Jugendliche oder unter sechzigjährige Männer in den langen Reihen der ins Schiff strömenden Flüchtlinge befanden. «Die Herausgesuchten», erinnert sich Arnold Gutzeit, der Ende Januar als Neunjähriger mit seiner Mutter und der vierjährigen Schwester von Königsberg über Pillau nach Gotenhafen gelangte, «standen frierend und mit hoffnungslosem Gesichtsausdruck in einer Gruppe zusammen, bewacht von Posten mit schussbereiten Gewehren. Ich habe noch die hässlichen Worte einer Flüchtlingsfrau im Ohr, die, als deren Kinder fragten, was diese Männer wohl getan hätten, sagte: ‚Diese ehrvergessenen Lumpen wollten flüchten und uns Frauen und Kindern die Plätze auf dem Schiff wegnehmen ...!'»

Auch Frauen, die ohne Kinder unterwegs waren, mussten sich etwas einfallen lassen, um an Bord genommen zu werden. Sie schlossen sich einer Familie an, mit der sie vielleicht schon auf dem Weg nach Gotenhafen gemeinsam im Treck oder auf einem Dampfer unterwegs gewesen waren, oder mussten andere Tricks anwenden, um auf das Schiff zu kommen: «Ich bat einen verwundeten ‚Landser', mich als seine Frau auszugeben, wozu er auch gleich bereit war, und somit gelangten wir gemeinsam an Bord. Es wurde uns sogar eine Kabine zugewiesen, die ich, nachdem ich sie in Augenschein genommen hatte, fluchtartig wieder verliess. Es war eine Doppelkabine, und ich setzte daraufhin dem ‚Ehebund' schnell wieder ein Ende.» Nachdem die falsche Ehefrau auf der Suche nach einer Schlafstelle mehrere Tage im Schiff umhergeirrt war, erhielt sie ein Badezimmer zugewiesen, wo sie auf einer Matratze in der Badewanne schlafen konnte, was sie als Luxus empfand: Sie hatte einen kleinen Raum für sich allein, abschliessbar und mit eigener Toilette.

Zunächst fanden die Passagiere in den Kabinen Platz. Eine Mutter mit vier Kindern aus Pillau erhielt am 29. Januar, dem zweiten Tag nach der Türöffnung, eine Einzelkabine zugewiesen, wo sich die vierzigjährige Frau mit Söhnen und Töchtern im Alter von sechzehn Monaten bis sechzehn Jahren einigermassen gut

einrichten konnte. Die sechzehnjährige Tochter, Helga Petersen, traf, als sie in den Tagen vor der Abfahrt wieder einmal einen Streifzug durch das Schiff machte, zu ihrer grossen Freude unter den vielen tausend Menschen ihre Pillauer Schulfreundin Ruth Gartmann. Diese hatte im Speisesaal I. Klasse einen Liegeplatz gefunden: «Wir wurden auf der *Cap Arcona* im grossen Speisesaal untergebracht, der langsam, aber sicher zu einem Massenquartier umgewandelt wurde. Zunächst sassen wir in kleinen Sesseln um runde Tische. Doch alles Mobiliar wurde ausgeräumt, als immer mehr Menschen auf das Schiff kamen und einen Platz suchten. Jetzt lagen alle auf dem Fussboden.»

Die Abfahrt verzögerte sich, nicht zuletzt, weil kein Geleitschutz gefunden werden konnte. In der Erinnerung einer der vielen Königsbergerinnen an Bord war das Riesenschiff schliesslich «total überfüllt von Menschen und Soldaten. Mensch an Mensch hockten wir auf dem Fussboden eines grossen Saales, in dem wir noch einen Platz gefunden hatten. Genauso war es in allen andern Sälen, Gängen, Fluren und Treppenhäusern. Das Schiff musste einmal sehr schön gewesen sein, wurde jetzt aber sehr schnell zu einem Schiff des Elends.

Die sanitären Anlagen waren in einem katastrophalen Zustand. Mit Grausen dachte man an die Benutzung der Toiletten. Die Verpflegung bestand morgens aus einer Wassersuppe, nach der man stundenlang anstehen musste. Mittags standen wir nach einer Scheibe trockenem Brot an.» Ruth Gartmann trank eine «Suppe, die aussah wie Weizenkörner in Wasser gekocht», aus einer abgeschnittenen Konservendose, die ihr jemand gegeben hatte. Zurück im Speisesaal beobachtete sie eine Familie, die reichlich Verpflegung mitgenommen hatte und einen grossen Schmalztopf herumreichte, während der fünfjährige Sohn unaufhörlich schrie: «Mama, ich will Pudding – Mama, ich will Pudding!» Spätabends zogen verlockende Düfte durch die Gänge, wenn sich Bauernfamilien die mitgebrachten Gänse und Hähnchen brieten, nachdem das Personal die Schiffsküche geräumt hatte.

Eine weitere Frau aus Königsberg, die mit ihrer vierjährigen Tochter an Bord war, erlebte die Wartezeit bis zur Abfahrt als Qual: «Ich, wir alle hofften, dass das Schiff in den nächsten Stunden auslaufen würde. Doch es dauerte und

dauerte. Das nutzlose Herumliegen war entsetzlich, machte uns fast krank und zehrte an den Nerven. Stunde um Stunde verging.

Wir hörten, dass das Schiff nur im Geleit fahren dürfte, die Geleitschiffe wären aber noch nicht da. Die Schiffsoffiziere, die ab und zu den Versuch machten, durch die Gänge zu hasten, konnten sich vor Fragen kaum noch retten:

‚Wann fahren wir denn endlich –?'

‚Wohin fahren wir denn eigentlich?'

‚Wann kommt denn endlich das Geleit?'

Die Auskünfte waren mager. Jeder sagte etwas anderes, keiner wusste Bescheid.»

Da sich unter den Flüchtlingen auch geschwächte, kranke und verletzte Personen befanden, sollte noch vor der Abfahrt eine Station für medizinische Notfälle eingerichtet werden. Als über Lautsprecher ausgerufen wurde: «Achtung – Achtung – die Schiffsleitung sucht einen Arzt. Bitte sofort im Zahlmeisterbüro melden», meldete sich der Königsberger Arzt Dr. Günter Dunst, seit einer Verwundung im Ersten Weltkrieg gehbehindert und daher vom Volkssturm freigestellt. In einer Kabine der Besatzung richtete er ein Behandlungszimmer ein, in welchem er rund um die Uhr ambulante Hilfe leistete: «Da wir noch im Hafen lagen, rief ich die Standortverwaltung der Marine an, schilderte die Situation an Bord und bat um Verbandszeug, Pyramiden, Aspirin und andere Medikamente, um Erkältungen und Verletzungen behandeln zu können. Die Lieferung erfolgte prompt. Aus der auf der *Cap Arcona* vorhandenen Schiffsapotheke bekam ich einige Pinzetten und auch sonst noch einiges aus der ehemaligen Schiffsarztpraxis. Viel war allerdings nicht mehr vorhanden. Während der Liegezeit in Gotenhafen wurde die ärztliche Betreuung der Besatzung und der Marineangehörigen an Land vorgenommen.»

Solange die *Cap Arcona* am Kai lag, verliessen hin und wieder einzelne der Flüchtlinge das Schiff, um Lebensmittel zu beschaffen. Auch der damals neunjährige Eckart Mueller, auf der Flucht mit seiner Mutter und Familie Unger aus Bartenstein, begab sich auf die Suche nach Milch in die Stadt, wie er 2013 in der

Frankfurter Allgemeinen Zeitung im Rahmen der Leserdebatte zur TV-Kriegsfilmserie *Unsere Väter, unsere Mütter* erzählte:

«Familie Unger hatte eine Milchkanne dabei, in der sich die aus Bartenstein und Königsberg mitgenommene Milch für die Kinder über lange Zeit gehalten hatte. Als wir auf die *Cap Arcona* gekommen waren, war die Kanne noch da – aber leer, ausgetrunken. Die Bemerkung der Mütter, ‚jetzt könnten wir Milch für die Kinder gebrauchen', spornte mich an. Also erklärte ich – ich war ja das Einkäufen im Mangel gewohnt – ich brauchte ein wenig Geld, Milch werde ich besorgen. Eigentlich hätte ich Milchmarken benötigt, um überhaupt Milch bekommen zu können. Und die hatten wir natürlich nicht oder jedenfalls nicht mehr. Meine Mutter, etwas ungläubig: ‚Wie willst Du das machen?' Ich erklärte jedoch ganz selbstsicher, sie solle mich ‚mal machen lassen). Meine Mutter liess mich tatsächlich marschieren. Der ganze Umfang dessen, was hätte passieren können, war mir wohl nicht bewusst und meine Mutter vertraute auf Gott, auf ihr Glück, und sie vertraute mir.

Allerdings war ich inzwischen so in unsere Lage hineingewachsen, dass ich überhaupt keinen Zweifel aufkommen liess: Was auch passieren würde, ich würde damit fertig werden. Ich ging in den nächstgelegenen Milchladen der Stadt Gotenhafen, beschrieb, was ich wollte, warum und sämtliche Umstände dazu. Die Milchhändlerin fand das, wie erwartet, bemerkenswert, meine Initiative beachtlich, mich nett und erklärte sich schnell bereit, mir etwas – etwas! – zu geben. Die einzige Kundin im Laden – wohl im Bewusstsein, dass eh alles zu Ende ist – schenkte mir zusätzlich ein paar Milchmarken, und ich kehrte mit stolzgeschwellter Brust zurück mit meinem Erfolg und einer (fast) vollen Kanne Milch.

Dass damit tatsächlich Gefahr verbunden war, wurde allzu deutlich, als die *Cap Arcona*, kaum dass ich sie wieder betreten hatte, die Anker lichtete und abfuhr. Das war am Nachmittag des 3. Februar 1945, kurz nach 16.00 Uhr.»

Die *Cap Arcona* wurde aus dem Hafenbecken geschleppt, löste sich von den Schleppern und fuhr nun aus eigener Kraft aus der Danziger Bucht in Richtung Westen. Wie viele Verletzte, Soldaten und vor allem Flüchtlinge an Bord waren,

wusste niemand, Schätzungen pendeln um die Grössenordnung von 13’000. Die Reise war gefährlich. Gefahren drohten von Flugzeugen – die *Cap Arcona* führte nicht einmal ein Flakgeschütz mit –, von Seeminen, die von Schiffen ausgebracht oder aus der Luft abgeworfen worden waren, und von U-Booten. Um für den Beschuss mit Torpedos weniger berechenbar zu sein, fuhr die *Cap Arcona* im Zickzack-Kurs. Dreimal schoss, wie nach der Reise bekannt wurde, das sowjetische U-Boot L-3 Torpedos auf die *Cap Arcona* ab. Alle drei Torpedos verfehlten ihr Ziel.

«Am zweiten Tag unserer Reise», heisst es im Bericht einer Flüchtlingsfrau, «verringerte das Schiff plötzlich die Fahrt. Es war am späten Abend. Zunächst wurde das Gerücht verbreitet, wir könnten wegen Nebels nicht weiterfahren, die *Cap Arcona* müsste ankern. Dann war von einem Minenfeld die Rede, in das die *Cap Arcona* gelaufen sei. Und irgendjemand hatte das Gerücht aufgebracht, in der Nähe wären feindliche U-Boote. Die Nachricht von der Torpedierung der *Wilhelm Gustloff* verbreitete sich immer mehr. Angst kroch durch das Schiff, vom untersten bis zum obersten Deck. Was wirklich los war und warum die *Cap Arcona* gestoppt hatte, wusste offensichtlich keiner ausser dem Kapitän und den Männern auf der Kommandobrücke. Aber von diesen gelangte keine Nachricht zu den Passagieren.»

Die *Cap Arcona* hatte vor Swinemünde (Swinoujscie) in Westpommern auf Geleitfahrzeuge zu warten, geriet später in ein Minenfeld, das vor der Weiterfahrt geräumt werden musste, und brauchte mehrere Tage, bis sie die Lübecker Bucht erreichte, wo sie vor Neustadt wegen ihres Tiefgangs in grosser Entfernung zum kleinen Hafen ankerte. Auf der Fahrt von Gotenhafen nach Schleswig-Holstein waren einige der Passagiere gestorben – vorwiegend alte Menschen und Kleinkinder. In der Entbindungsstation, die der hinkende Dr. Dunst in einer ehemaligen Luxuswohnung I. Klasse zusätzlich zu seinem Behandlungsraum eingerichtet hatte, waren acht Kinder geboren worden.

Es dauerte mehr als einen Tag, bis alle Passagiere in Barkassen an Land gebracht worden waren. Viele der Flüchtlinge wurden vorerst in Schulhäusern in



Auf der ersten Evakuierungsfahrt führte Kapitän Gerdts die *Cap Arcona* von Gotenhafen nach Neustadt in Holstein. Das alte Städtchen liegt an einer Hafenbucht, die an der engsten Stelle von einer Brücke überspannt wird und sich dahinter in das seichte, seenartige Neustädter Binnenwasser öffnet (im Bild hinten links). Der Neustädter Hafen ist für Hochseeschiffe ungeeignet, die *Cap Arcona* musste weit vor der Küste ankern.

der Umgebung untergebracht. Der Schulbetrieb wurde eingestellt. Anschliessend an die Ausschiffung wurden Frauen und Mädchen aus Neustadt als Putzkolonnen auf die *Cap Arcona* geschickt, um Gänge, Treppenhäuser, Säle und Kabinen zu reinigen.

Der Leitende Ingenieur stellte gravierende Maschinenschäden fest und versuchte, diese mit dem Maschinenpersonal zu beheben, was sich als schwierig erwies. Dem noch während der Reparaturversuche eintreffenden Befehl, zu einer erneuten Evakuierungsfahrt in Richtung Danziger Bucht aufzubrechen, konnte nach Einschätzung des Kapitäns und des Oberingenieurs nicht Folge geleistet werden: «Selbst unter unverantwortbarer Missachtung der fundamentalsten Sicherheitsvorschriften und dringend erforderlicher Reparaturen», erklärte Gerdts, «kann das Schiff nicht zu einer zweiten Flüchtlings-Evakuierungsfahrt auslaufen. Es ist in seinem jetzigen Zustand weder kurz- noch mittelfristig fahrtüchtig und einsatzfähig.»

Am Nachmittag des 20. Februar erschien Inspektions-Ingenieur Kapitän zur See Wilhelm Mende mit dem offiziellen Auftrag auf der *Cap Arcona,* den Zustand der Maschinenanlage zu überprüfen. Am Abend unterhielt er sich mit Gerdts unter vier Augen in der Kapitänskajüte. Als er den Raum nach der Unterredung verliess, liess er Mantel und Dienstwaffe liegen.

Um 22 Uhr schoss sich Johannes Gerdts in der Kabine mit Mendes Dienstwaffe eine Kugel in den Kopf und starb.

Die polizeilich vernommenen Besatzungsmitglieder konnten Gerdts Selbstmord nicht nachvollziehen. Gerdts hatte sich stets souverän und den starken Belastungen seiner Aufgabe gewachsen gezeigt.

«Eine Ausnahme bildet der Bericht des Kapitäns (Ing.) Mende, der zudem sehr ausführlich ausgefallen ist», schreibt der Neustädter Wilhelm Lange 1988 in seiner Dokumentation über das Ende der *Cap Arcona.* «Er gab an, dass der Schiffsführer unter starken Depressionen litt. Die Belastungen der Flüchtlingsevakuierungstransporte und die auf ihn wartenden Aufgaben habe er anscheinend nicht verkraften können. Weiterhin sei eine Ablösung aus Alters- und Gesundheitsgründen geplant gewesen. Vielleicht habe er davon irgendwie erfahren.»

Die abweichende Aussage Mendes, der Gerdts zudem kaum kannte, die liegengelassene Pistole und der Zeitpunkt des Selbstmordes im Anschluss an die Unterredung können als Hinweise aufgefasst werden, dass Mendes Auftritt den Ausschlag dafür gegeben hatte, dass Gerdts seinem Leben ein Ende setzte.

Über Gerdts' Leben ist wenig bekannt. Geboren 1885 in Lehe, das heute zu Bremerhaven gehört, absolvierte er seine nautische Ausbildung in Bremen und war seit 1923 – dem Jahr seiner Heirat mit Elisabeth Rupp – als Schiffsoffizier bei der Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) in Dienst. 1927 war er Kapitän der *Württemberg,* eines rund 140 Meter langen Einschornsteindampfers, der im La-Plata-Dienst Immigranten III. Klasse nach Südamerika brachte. Die *Württemberg* wurde 1931 in Hamburg aufgelegt und 1936 zum ersten deutschen Walfang-Fabrikschiff umgebaut, als im Rahmen der Autarkiepolitik des Dritten Reiches eine Walfangflotte aufgestellt wurde. Gerdts bestand 1932 an der Seefahrtschule in Altona die Prüfung zum Kapitän auf grosser Fahrt, was ihn zur Führung von Handels- und Passagierschiffen jeglicher Grösse in allen Fahrgebieten befähigte. Später übernahm er das Kommando des 1936 in Dienst genommenen Hamburg-Süd-Frachters *Montevideo,* wo er den Schiffsoffizier Wilhelm Hegener kennenlernte, der Ende Januar 1945, wenige Tage vor der Abfahrt von Gotenhafen, als 1. Offizier auf die *Cap Arcona* kam.

Seine Frau begleitete Gerdts mehrmals auf den Fahrten nach Südamerika. Die heute am ehesten noch wegen ihrer Beziehung zu Hermann Hesse bekannte Dichterin und Juristin, die mit einer Arbeit zur rechtlichen Stellung des Selbstmordes unter dem Titel *Das Recht auf den Tod* promoviert hatte, begann als bald Vierzigjährige ein Zweitstudium, diesmal in Völkerkunde und Geographie. 1934 schloss sie mit einer Dissertation über chilenische Indianer mit dem Titel *Magische Vorstellungen und Bräuche der Araukaner* ab. Während des Kriegs hielt sie – ohne bezahlte Stellung – den Lehrbetrieb am Völkerkundlichen Institut der Universität Tübingen aufrecht. «Durch die Ehe mit Johannes Gerdts hat sie den Rahmen, den sie braucht, und zugleich die nötige Freiheit. Dieses Arrangement scheint auch ihm zugesagt zu haben. Auf Fotos mit Elisabeth sieht er sie glücklich

an», schreibt Eva Zimmermann in einem Essay über Elisabeth Gerdts-Rupp. «Es ist zu wenig von ihm bekannt, doch es scheint, dass beide eine aussergewöhnliche Ehe geführt haben, unbürgerlich im besten Sinne.»

Der gross gewachsene Gerdts macht auf Photografien einen in sich ruhenden Eindruck, mit seiner gelegentlich leicht gebückten Haltung, die ihn der Augenhöhe der Mitmenschen durchschnittlicher Grösse annäherte, und seinen Gesichtszügen erinnert er manchmal etwas an eine Schildkröte. Vermutlich widersprachen die vernichtende Brutalität und Idiotie der düsteren Zeit seiner letzten Lebensjahre völlig den Vorstellungen einer Welt, die Johannes Gerdts für lebenswert hielt. Im Nachhinein wird spekuliert, dass Inspektions-Ingenieur Mende Kapitän Gerdts vor die Wahl gestellt hatte, entweder mit der havarierten *Cap Arcona* die auch auf einem intakten Schiff äusserst gefährliche Reise in den Osten anzutreten, oder aber den nicht mehr fahrbereiten Dampfer als Depot für Häftlinge von Konzentrationslagern zur Verfügung zu stellen. Am 1. März, wenige Tage nach dem Tod ihres Mannes, wurde Elisabeth Gerdts-Rupps Haus in Reutlingen bei einem Bombenangriff zerstört.

Als neuer Kapitän kam am l.März Heinrich Bertram auf die *Cap Arcona*, die nach wie vor in der Neustädter Bucht lag. Bertram kannte die *Cap Arcona.* Er hatte schon unter Commodore Rolin auf dem Flaggschiff der Hamburg-Süd gedient und war unter Rolins Nachfolger Niejahr zum 1. Offizier, dem Stellvertreter des Kapitäns, aufgestiegen.

Anfang Mai 1938 übernahm Heinrich Bertram jedoch die Leitung des von der Hamburg-Süd bereederten Kreuzfahrtschiffs *Wilhelm Gustloff* und brachte Ende Mai 1939 gemeinsam mit andern Schiffen der KdF-Flotte die Soldaten der Legion Condor nach Deutschland zurück, die im Spanischen Bürgerkrieg gegen die Republikaner gekämpft hatten. Während die *Gustloff* wie die *Cap Arcona* als Wohnschiff in Gotenhafen lag, war Kapitän Bertram mit der *Monte Rosa* unterwegs, die während des Kriegs meist zwischen Norwegen, Dänemark und Deutschland als Transportschiff für Truppen oder als Wohn- und Werkstattschiff für Reparaturarbeiten an Kriegsschiffen eingesetzt wurde. Wann Bertram von der



Motorschiff *Monte Rosa,* Kommandobrücke: Am 1. März 1945 übernahm Heinrich Bertram, zuvor Kapitän auf der *Monte Rosa,* das Kommando auf der *Cap Arcona.*

Gustloff auf die *Monte Rosa* wechselte, ist unklar – wie bei Johannes Gerdts ist die nautische Karriere auch beim 1897 in Hamburg geborenen Heinrich Bertram nur lückenhaft bekannt. Auf jeden Fall spielte Kapitän Bertram bei der Rettung der dänischen Juden Ende Herbst 1943 eine nicht unwichtige Rolle:

In Dänemark sollten die Juden im Herbst 1943 deportiert werden. Die Besetzung Dänemarks durch die Wehrmacht, die am 9. April 1940 parallel zum Angriff auf Norwegen erfolgte und innerhalb eines Tages abgeschlossen war, diente nach offizieller deutscher Aussage dem Schutz der dänischen Neutralität. Die Besatzungsmacht mischte sich lange Zeit in vergleichsweise beschränktem Mass in die inneren Angelegenheiten des Landes ein, dessen Koalitionsregierung bis 1942 unter sozialdemokratischer Führung stand. Doch die Fiktion eines eigenständigen «Musterprotektorats» unter dem Diktat der Wehrmacht war im Spannungsfeld zwischen Kollaboration und Widerstand auf die Dauer nicht aufrechtzuerhalten. Nach der Verhängung des militärischen Ausnahmezustandes im Sommer 1943 wurde – später als in vielen andern besetzten Ländern – die Vernichtung der dänischen Juden in Angriff genommen. Für den Abtransport von 5'000 Juden sollte die *Monte Rosa* von Aarhus nach Kopenhagen verlegt werden. In Aarhus stand die Kriegsmarinedienststelle unter der Leitung von Friedrich Wilhelm Lübke, der in den 1950er Jahren CDU-Ministerpräsident des neuen Bundeslandes Schleswig-Holstein werden sollte. Nach 2013 im *Nordschleswiger*, der deutschen Tageszeitung in Dänemark, veröffentlichten Recherchen begab sich Lübke, der von der geplanten Aktion erfahren hatte, an Bord der *Monte Rosa*, um mit Kapitän Bertram, der, wie Lübke bekannt war, «ebenfalls eine antinationalsozialistische Gesinnung» hatte, das weitere Vorgehen zu besprechen: «Sie einigten sich darauf, in einem Fernschreiben dem Oberkommando mitzuteilen, dass das Schiff Maschinenschaden habe – mit Problemen mit den Kondensatoren.» Auf die darauf folgende Aufforderung, trotzdem nach Kopenhagen zu fahren, verlangte Lübke eine erneute schriftliche Weisung.

Während des damit erreichten mehrtägigen Aufschubs warnte Lübke die be-

troffenen Kreise, unter anderem über seine Dänischlehrerin, eine aus Deutschland stammende, seit mehreren Jahren in Dänemark lebende Jüdin, die an der Berlitz-Schule unterrichtete. Zur Entlastung der *Monte Rosa* wurden zwei weitere Schiffe von Stettin nach Kopenhagen beordert, die gemäss einem Schreiben vom 28. September an die Kriegsmarinedienststellen in Kopenhagen und Aarhus zusätzlich für den Abtransport bereitgestellt werden sollten: «Zur Durchführung Abtransport 5’000 Juden Kopenhagen nach Swinemünde gern, besonderem Führerbefehl stehen 1. Oktober 20.00 h in Kopenhagen bereit: *Monte Rosa, Wartheland, Lappland.*» Hatte die Schreibkraft ursprünglich «5’000 Menschen» getippt, so war «Menschen» nachträglich durchgestrichen und handschriftlich mit «Juden» korrigiert worden. «Einschiffung Kopenhagen nachts. Abfahrt frühmögl. 2. Oktober spätestens mittags. Kein Sicherungsschiff. Belegung *Monte Rosa* 2’000, *Wartheland, Lappland* je 1‘500.» Nach der Ausschiffung der Juden sollte die *Monte Rosa* laut der «Geheimen Kommandosache» aus Berlin sofort nach Aarhus zurückkehren und desinfiziert werden: «dort ausgasen».

In einer breit abgestützten Aktion gelang es dem dänischen Widerstand, noch vor den Razzien in der Nacht des 1. Oktobers rund 7’000 Juden in Fischerbooten nach Schweden zu evakuieren. Die beispiellose dänische Rettungsaktion wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht mehrere hoch- und höchstrangige Vertreter der Besatzungsmacht heimlich Informationen weitergegeben oder wenigstens weggeschaut hätten – sei es aus Gründen der Menschlichkeit oder auch nur, um eine Verschärfung der Spannungen zwischen Militär und Bevölkerung zu vermeiden. Von den drei bereitgestellten Schiffen kam bloss die *Wartheland* zum Einsatz und führte 207 Juden und 150 Kommunisten den Konzentrationslagern zu. Die Juden wurden in Theresienstadt eingesperrt, die Kommunisten in Stutthof bei Danzig.

Der *Monte Rosa*, die vor dem Krieg jüdische Flüchtlinge nach Südamerika gebracht hatte, war im Jahr vor der dänischen «Juden-Aktion» für die Deportation einiger Dutzend norwegischer Juden verwendet worden, die im November 1942 von Oslo nach Aarhus verschifft und von dort via Berlin nach Auschwitz spediert

wurden. Auch in Norwegen gelang es dem Widerstand, zahlreiche Juden und vor allem Jüdinnen vor dem Zugriff der norwegischen Staatspolizei, die im Auftrag der Kollaborationsregierung handelte, zu verstecken und nach Schweden zu schmuggeln. Frauen und Kinder – mit Schlafmitteln ruhiggestellt – wurden etwa in Lastwagen hinter Kartoffelsäcken versteckt in die Nähe der schwedischen Grenze gefahren, die sie dann an kaum bewachten Stellen zu Fuss überschreiten konnten. Mehr als ein Drittel der norwegischen Juden wurde jedoch deportiert, viele wurden gleich nach ihrer Ankunft in Auschwitz durch die Blausäuregase des Schädlingsvertilgungsmittels Zyklon B getötet. Hunderte von norwegischen Juden wurden auf der Donau weggeschafft, einem ehemaligen Kühlschiff, das zum Truppentransport zwischen Oslo und Stettin (Szczecin) eingesetzt wurde.

Die *Monte Rosa* und die *Donau* wurden, wie im bisher aufwendigsten und erfolgreichsten norwegischen Spielfilm *Max Manus* von 2008 gezeigt wird, zu Zielen von waghalsigen Sabotageaktionen des norwegischen Widerstandes. Mitgliedern der Oslobande um Max Manus gelang es, in den streng bewachten Häfen an der Bordwand der Truppentransporter unterhalb der Wasserlinie mit Zeitzündern versehene Haftminen anzubringen. Die wie andere ehemals bunte Passagierschiffe längst dunkelgrau gestrichene *Monte Rosa* konnte nach der Minenexplosion im Juni 1944 wieder repariert werden, die *Donau* erlitt Mitte Januar 1945 Totalschaden.

Doch Kapitän Bertrams *Monte Rosa* Überstand noch weitere Minentreffer – sie war eines der wenigen Hamburg-Süd-Schiffe, die im Krieg nicht zerstört wurden: Nachdem sie unter britischer Flagge und mit einem weissen Anstrich versehen als *Empire Windrush* 1948 Hunderte von Einwanderern aus Jamaika nach England gebrachte hatte, wurde sie in der Nachkriegszeit zu einem Symbol der karibischen Migration nach Grossbritannien, dem in Brixton seit 1998 der *Windrush Square* gewidmet ist. 1954 geriet die *Empire Windrush* auf der Reise von Yokohama nach England im Mittelmeer nach einer aus unbekannten Gründen erfolgten Explosion im Maschinenraum in Brand und sank vor Gibraltar.



Monte Rosa bei Nacht. Im Juni 1944 gelang es zwei norwegischen Widerstands-
kämpfern, in einen streng bewachten Militärhafen einzudringen und nachts
Haftminen an der von der Wehrmacht meist als Truppentransporter eingesetzten
Monte Rosa anzubringen, die bei der Explosion erheblich beschädigt wurde.
Beim Anschlag der beiden Mitglieder der «Oslobande» war die *Monte Rosa* allerdings
dunkelgrau gestrichen, und statt der Festbeleuchtung erhellten nur die über
den verdunkelten Hafen streichenden Suchscheinwerfer der Wachmannschaft die
nächtliche Szenerie.

Anfang 1945 jedoch war das Motorschiff noch unter dem Kommando von Heinrich Bertram in der Ostsee unterwegs und brachte in mehreren Fahrten Tausende von Flüchtlingen und Verwundeten aus dem Osten in den Westen. Am 16. Februar, als die *Cap Arcona* reparaturbedürftig in der Neustädter Buch lag, war die *Monte Rosa* erneut auf dem Weg nach Gotenhafen, als knapp vor ihr eine Mine detonierte und eine Wassersäule in die Höhe warf. «Etwa eine Stunde später eine zweite Detonation, und diesmal hat es die *Monte Rosa* erwischt», hielt der damals neunzehnjährige Alfred Menzell, der im Geleit als Soldat auf einem Torpedoboot diente, in seinem Tagebuch fest, «sie hat einen Minentreffer achtern erhalten. Die Maschinen laufen nicht mehr, und das grosse Schiff sinkt langsam hinten tiefer. Gott sei Dank sollen Verwundete erst geholt werden. Zum Glück halten die Schotten des Schiffes, und es sinkt nicht weiter oder doch nur sehr, sehr langsam.»

Noch bevor die *Monte Rosa* nach Gotenhafen geschleppt werden konnte, wurde sie von britischen Flugzeugen angegriffen und mit Torpedos beschossen, die ihr Ziel verfehlten. In Gotenhafen konnte das Leck provisorisch repariert werden, die Maschinen blieben defekt. Bereits während der notdürftigen Reparaturarbeiten strömten Flüchtlinge auf das Schiff. In der Schiffsküche wurde Suppe mit Pferdefleischeinlage zubereitet, da an den Strassenrändern infolge der Kriegshandlungen zahlreiche tote Pferde lagen. Drei Schlepper zogen die *Monte Rosa* mit mindestens 5’000 Flüchtlingen an Bord nach Kopenhagen, wo sie aufgelegt wurde. Kapitän Bertram verliess die *Monte Rosa* am 28. Februar, um am folgenden Tag in Neustadt das Kommando über die *Cap Arcona* zu übernehmen.

Die Revision der Maschinen des grauen Dreischornsteindampfers kam nur schleppend voran. Zudem rissen am 2. März in einem Unwetter zwei Ankerketten, die *Cap Arcona* verlor beide Anker und über hundert Meter Kette. Als alle Schäden behoben waren, konnte sie Neustadt nach sieben Wochen am 27. März abends um acht Uhr endlich in Richtung Danziger Bucht verlassen.

Gotenhafen war unterdessen von der ansässigen Bevölkerung und den Flüchtlingsmassen verlassen worden. Die Stadt wurde ununterbrochen bombar-



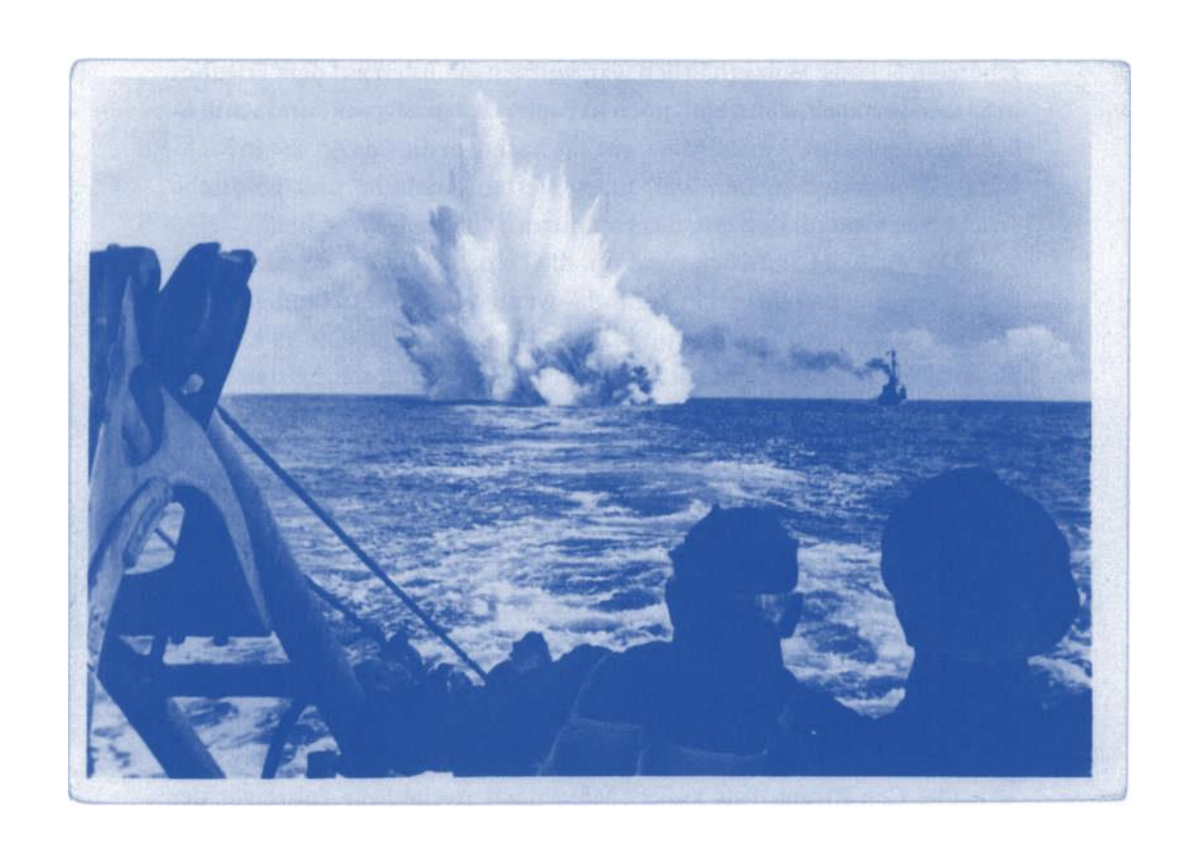
Die Ostsee war voll von Seeminen, die von der deutschen Kriegsmarine ausgebracht und von alliierten Flugzeugen abgeworfen wurden. Die hier abgebildeten Ankertauminen schwammen über einem auf dem Meeresgrund liegenden, schweren Anker dicht unter dem Wasserspiegel und wurden durch Kontakt mit dem Schiffsrumpf ausgelöst.

diert, von Tieffliegern und der sowjetischen Artillerie beschossen. Solange Holz erhältlich war, wurden die Toten auf dem Friedhof in Särgen gestapelt, dann bloss noch in Papiersäcken verpackt und schliesslich liegengelassen. Am 28. März, ein Tag nachdem die *Cap Arcona* in Richtung Osten aufgebrochen war, marschierten russische und polnische Truppen in Gotenhafen ein, das von nun an wieder Gdynia hiess.

Das einzige Landstück rund um die Danziger Bucht, das sich noch in der Hand der Wehrmacht befand – wenn auch unter ständigem Beschuss sowjetischer Artillerie und Luftwaffe –, war Heia, eine 34 Kilometer lange Halbinsel in Sichtdistanz zu Gdynia, die an der schmälsten Stelle knapp zweihundert Meter breit war. Auf Heia, wo normalerweise wenige hundert Menschen in Fischer- und Touristendörfern lebten, drängten sich nun Hunderttausende von Soldaten, Flüchtlingen und Verletzten zusammen, von denen bis zum Tag der bedingungslosen Kapitulation am 8. Mai viele auf dem Seeweg abtransportiert werden konnten.

Auch Hanns Kiasing, der ehemalige Schiffsbuchhändler, befand sich unter den Flüchtigen, der im letzten Kriegsmonat über Heia nach Kopenhagen entkommen konnte. Er war in den Wochen zuvor in Ostpreussen als Regimentsschreiber in einer Infanterie-Division eingesetzt worden, die Ende März von den Russen überrannt und fast restlos vernichtet wurde.

Die *Cap Arcona* traf am 29. März nach zweitägiger Fahrt vor der Halbinsel Heia ein, ankerte auf Reede und begann sofort mit der Einschiffung von Verwundeten und Flüchtlingen. Einer der verletzten Soldaten, Hermann Schmid, der in einem Güterschuppen liegend auf den Abtransport wartete, erinnert sich: «Auf Heia wimmelte es von Menschen: Kindern, Frauen, Greisen, Verwundeten und Soldaten. Sie alle warteten auf Schiffe, die sie nach dem Westen bringen sollten. Die Stimmung war auf dem Nullpunkt. Es waren keine Schiffe im Hafen, weder im Fischereihafen noch im Kriegshafen von Heia und auch nicht draussen auf Reede. Aber es waren Schiffe angekündigt. Die Geduld der Wartenden wurde auf eine harte Probe gestellt, die Verpflegung der Massen wurde immer knapper. Dafür nahm die Zahl der täglichen Luftangriffe zu. Nach jedem Angriff gab es neue Verwundete und viele Tote. Für die Betreuung der Schwerverwundeten reichten



Legende (Rückseite): «Eine Mine ist geschnitten und geht hoch.»

weder die Schwestern noch die Ärzte, die Todesrate war hoch und nahm täglich zu.

Endlich traf ein Schiff auf Reede ein: ein Dreischornsteiner, das konnte nur die *Cap Arcona* sein. Sie war es. Zuerst sollte dieses Riesenschiff die Verwundeten aufnehmen, so auch mich. Ich kam auf eine Fähre, die mich zum Schiff brachte. Längsseits war eine Treppe angebracht, hierauf gingen die gehfähigen Verwundeten an Bord. Die Schwerverwundeten wurden mit ihren Tragen auf grosse Plattformen gestellt und mit einem Kran auf das freie Oberdeck gehievt. Von dort wurden sie in das Schiffsinnere transportiert.»

Schon am Mittag des folgenden Tages, des 30. März, lichtete die *Cap Arcona* mit ungefähr 9'000 Verwundeten und 2'000 Flüchtlingen an Bord den Anker und nahm Fahrt auf.

«In den notdürftig eingerichteten Operations- und Behandlungsräumen wurde nahezu pausenlos operiert. Von den Ärzten verlangte man Unmögliches, an Ruhe oder Schlaf konnten sie überhaupt nicht denken. In der Festhalle und im grossen Speisesaal des Schiffes stand eine Trage neben der anderen, auf jeder ein Schwerverwundeter, der auf ärztliche Versorgung oder auf eine Operation wartete.»

Auch die zweite Evakuierungsfahrt der *Cap Arcona* glückte. Am 3. April legte sie in Kopenhagen an, nicht weit entfernt von der aufgelegten *Monte Rosa*, und begann sofort mit der Ausschiffung.

Bei der deutschen Kriegsmarine waren Fahrten nach Kopenhagen beliebt, denn in Dänemark war die Infrastruktur weitgehend intakt geblieben und die Versorgungslage ausnehmend gut. Torpedobootsmatrose Menzell, der die *Monte Rosa* begleitet hatte, als sie beinahe unterging, notierte in den letzten Kriegswochen zu einem Landgang in Kopenhagen: «Nun wird eingekauft, all die Herrlichkeiten, die es hier noch gibt: Butter, Eier, Kuchen, Schinken, Bonbons, Milch, Sahne usw., also alles was das Herz, bzw. der Magen begehrt. Die ‚Speckfront' heisst es ja auch, wenn man nach Dänemark kommt, und das nicht zu Unrecht.»

Bei der dänischen Bevölkerung stiess der Ansturm der Flüchtlinge aus dem Nordosten des kollabierenden Deutschen Reichs auf wenig Begeisterung. Der dä-

nische Ärzteverband, besorgt und verärgert über die Massenverhaftungen dänischer Polizisten und anderer als verdächtig geltenden Personen während der letzten Kriegsmonate, verweigerte im März 1945 die medizinische Hilfe an Flüchtlinge. Die dänische Kinderärztin und Historikerin Kirsten Lylloff stellte fest, dass allein im Jahr 1945 in Dänemark mehr Flüchtlinge starben als Dänen während des ganzen Krieges. «Kaum waren die Deutschen weg, da waren sie schon wieder da, hunderttausendfach, nur mit anderem Gesicht.» Die Flüchtlinge, denen es bis Kriegsende nicht mehr gelungen war, sich nach Deutschland durchzuschlagen, wurden in über hundert Lagern untergebracht, wo sie oft unter unzureichender Ernährung und mangelhafter medizinischer Versorgung litten. Bis 1949 wurden die Internierten nach und nach nach Deutschland ausgeschafft.

In Kopenhagen schlugen Anfang April 1945 alle Bemühungen fehl, für die *Cap Arcona* Ersatzteile und Brennstoff für eine weitere Evakuierungsfahrt zu beschaffen.

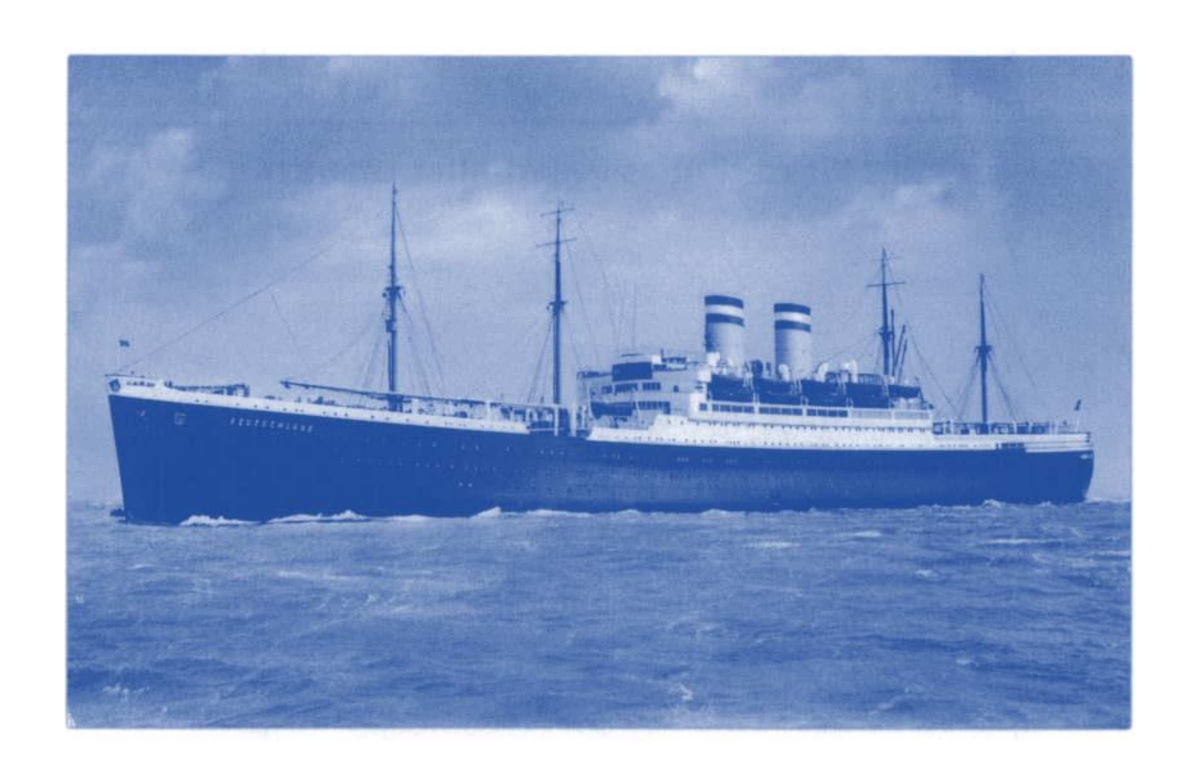
Am 13. April erhielt Kapitän Bertram den Befehl auszulaufen, mit dem noch im Schiff vorhandenen Öl in die Neustädter Bucht zu fahren und dort vor Anker zu gehen.

Ende

«Alles Wasser! Alles Feuer! Alles kaputt!»

Die *Cap Arcona* verliess Kopenhagen, fuhr den dänischen Inseln entlang nach Süden, trat in die Mecklenburger Bucht ein und nahm tief in deren südwestlichem Teil, der Lübecker Bucht, Kurs auf Neustadt. «Unter Verwendung der letzten Reserven an Bunkeröl und Überbelastung einiger Schiffsaggregate bezog die *Cap Arcona* am 14. April 1945 wiederum Position auf Neustadt-Reede», schreibt der Neustädter Cap-Arcona-Historiker Wilhelm Lange.

Seit dem Vortag lag ein weiteres Grossschiff in der Neustädter Bucht vor Anker: die *Deutschland*. Der rund zweihundert Meter lange Zweischornsteindampfer der Hamburg-Amerika-Linie war von 1924 bis zum Kriegsausbruch auf der Nordatlantik-Route gefahren und hatte dann wie die *Cap Arcona* in Gotenhafen der Kriegsmarine als Wohnschiff gedient. Anschliessend hatte die *Deutschland* in sieben Evakuierungsfahrten um die siebzigtausend Personen über die Ostsee in den Westen gebracht. Nun lag sie reparaturbedürftig und ohne Treibstoffvorrat zwei Seemeilen vor der Küste und sollte zu einem Lazarettschiff umgerüstet werden. Die Flakgeschütze wurden abgebaut und die Schornsteine weiss gestrichen. Kaum an Bord gekommen, wurden Arzt, Rotkreuzschwestern und Sanitätspersonal jedoch wieder ausgeschifft, da beschlossen wurde, die *Deutschland* anderweitig zu nutzen. Bisher als Hilfsschiff der Kriegsmarine zugeordnet, ging der ehemalige Nordatlantikdampfer an das für sämtliche nicht militärische Seetransporte zuständige Reichskommissariat für die Seeschifffahrt über, das vom



Auch die *Deutschland* der Hamburg-Amerika-Linie –
wie die *Cap Arcona* in Gotenhafen als Wohnschiff
und anschliessend für Evakuierungsfahrten über die Ostsee
eingesetzt – endete in der Neustädter Bucht.

mächtigen Hamburger Gauleiter Karl Kaufmann, NSDAP-Mitglied seit 1922, geleitet wurde.

Mitte April 1945, als die beiden ausrangierten Dampfer in der Neustädter Bucht eintrafen, standen die aus dem Südwesten vorrückenden Westalliierten vor Bremen, hatten wenige Tage zuvor Hannover eingenommen und waren weiter südlich an der Elbe mit der Sowjetarmee zusammengetroffen. Hamburg, nur noch wenige Dutzend Kilometer von der Front entfernt, bereitete sich auf eine möglichst reibungslose Übergabe an die britische Armee vor. Um der in weiten Teilen zerstörten Stadt den Übergang in die Nachkriegszeit zu erleichtern, verweigerte Gauleiter Kaufmann in Absprache mit Hamburgs Wirtschaftseliten die befohlene Zerstörung der Elbbrücken, des Hafens und der Industrieanlagen und liess die britische Führung über seine Absicht zur kampflosen Übergabe der Stadt informieren.

Zur Vorbereitung auf die britische Besetzung zählte auch die Räumung des Konzentrationslagers Neuengamme im Hamburger Stadtteil Bergedorf. Das Image der Stadt und deren Behandlung durch die britische Besatzung sollte nicht durch unerträgliche Bilder von Leichenbergen und Massen von ausgezehrten und todkranken Häftlingen beeinträchtigt werden, wie sie sich am 15. April den britischen Soldaten bei der Einnahme des Konzentrationslagers in Bergen-Belsen zwischen Hannover und Münster unauslöschlich eingeprägt hatten. Zudem hatten die in zahlreichen Betrieben auch innerhalb der Stadt eingesetzten Häftlinge und Arbeitssklaven von der Bildfläche zu verschwinden: «Die Sorge der zivilen Verwaltung vor Plünderungen nach Ende der Kampfhandlungen durch befreite Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge wurde von den Unternehmern geteilt, die um ihre Fabrikanlagen fürchteten. Darüber hinaus wollten sie sich der Tausende Menschen, die sie in der Stadt zur Arbeit zwangen, in letzter Minute gerne entledigen», schreibt Katharina Hertz-Eichenrode im Katalog zur Ausstellung *Ein KZ wird geräumt* und stellt fest, dass Kaufmann und die lokale Führung der SS das Interesse teilten, «den Briten eine ruhige, ‚ordentliche' Stadt übergeben zu wollen».

Das Lager in Neuengamme war Ende 1938 bei einer stillgelegten Ziegelei eingerichtet worden, die kurz zuvor in den Besitz des SS-Unternehmens Deutsche Erd- und Steinwerke GmbH gelangt war. In der Ziegelei sollte die Produktion von Klinkersteinen wiederaufgenommen werden, die für die geplanten Monumentalbauten am Hamburger Elbufer in enormer Zahl benötigt wurden. Vorgesehen waren im Rahmen der Neugestaltung der Stadt unter anderem die Errichtung einer Hochbrücke mit zwei 180 Meter hohen Stützpfeilern, der Bau eines 250 Meter hohen Gauhochhauses in Altona und für die nationalsozialistische Freizeitorganisation Kraft durch Freude die Erstellung neuer Schiffsanleger, eines Hotels und einer Veranstaltungshalle.

Der Betrieb des seit 1940 als eigenständiges Grosslager geführten KZ Neuengamme gestaltete sich vorerst als Koproduktion des SS-Unternehmens mit der Stadt Hamburg, die für den Bau des Klinkerwerkes einen Kredit von einer Million Reichsmark gewährte und die Erstellung eines Eisenbahnanschlusses, die Kosten für die Regulierung eines teilweise nicht schiffbaren Elbkanals und den Bau eines Stichkanals mit Hafenbecken zum Abtransport der Klinkersteine übernahm. Im Gegenzug verpflichtete sich die SS im 1940 mit der Stadt Hamburg geschlossenen Vertrag, «für diese Vorhaben Häftlinge als Arbeitskräfte und die dann erforderlichen Bewachungsmannschaften unentgeltlich zur Verfügung» zu stellen.

Im Verlauf der Jahre waren rund 100'000 Häftlinge in Neuengamme eingesperrt, knapp die Hälfte kam mit dem Leben davon. Einer der Überlebenden, Bodgan Suchowiak, veröffentlichte 1973 unter dem Titel *Neuengamme* eine Geschichte des Lagers, in welches der ehemalige polnische Artillerie-Offizier 1940 nach seiner Verhaftung durch die Gestapo überstellt worden war. «Todesursachen waren die unmenschlichen Lebensbedingungen, die schlechte Ernährung, Vernichtung durch Arbeit, Mord mit Todesspritzen, Exekution durch Hängen, Erschiessen, Gas oder Handgranaten und die Evakuierung.»

Nach dem Kriegseintritt der USA nahm Suchowiak 1942 eine Veränderung des Lagerregimes wahr: «Den Deutschen wurde allmählich klar, dass die riesige

industrielle Kapazität dieses Landes schon bald auf Kriegszwecke umgestellt werden konnte. Deshalb sollten zur Steigerung der Rüstungsproduktion auch die Konzentrationslagerinsassen eingesetzt werden. Arbeitsfähige Leute sollten nicht länger zwecklos vernichtet werden, sondern durch Gewährung von minimalen Mitteln zur Ausführung der schweren Arbeit zum Wohl des Dritten Reiches am Leben gehalten werden. Die sinnlosen Arbeiten, die nur die physische Vernichtung der Häftlinge zum Ziel hatten, wurden abgeschafft, die Appelle verkürzt und die Ernährung etwas verbessert. Diese Etappe nannte man Vernichtung durch Arbeit'.» Häftlinge wurden nun auch als Arbeitssklaven in Aussenstationen eingesetzt, in Hamburg etwa zur «Enttrümmerung» nach Bombenangriffen und bald auch beim U-Boot-Bau in der Werft Blohm & Voss. Auf dem Lagergelände in Neuengamme entstanden Anlagen von Rüstungsfirmen, die Messgeräte für U-Boote, Zeitzünder für die Artillerie oder Schusswaffen herstellten. 1944 belief sich die monatliche Produktion von Gewehren in den Neuengammer Walther-Werken auf bis zu 20’000 Stück – Häftlinge und Zwangsarbeiter waren unfreiwilligermassen eine Stütze von Speers Rüstungswirtschaftswunder während der zweiten Kriegshälfte.

Die Formel «Vernichtung durch Arbeit» vereint zwei sich widersprechende Absichten des Lagersystems, das einerseits auf die physische und psychische Vernichtung der Ausgegrenzten zielte, andererseits Arbeitskraft und Know-how der in unterschiedlichen Produktionsprozessen eingesetzten Insassen aus wirtschaftlichen Überlegungen weiterhin verfügbar halten sollte. Dieser Widerspruch verschärfte sich auf äusserst brutale Weise während der Räumung, der letzten Etappe der Lagergeschichte, die sich nicht in der Eliminierung einer grossen Zahl von Häftlingen erschöpfte, sondern in realitätsferner Einschätzung der militärischen Lage auch die vorübergehende Verschiebung von noch transportfähigen Arbeitskräften beabsichtigte, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder ausgebeutet werden sollten. «Die schlimmste Zeit», schreibt Suchowiak, «war also die dritte Etappe. In ihr wurde die Evakuierung nach dem Befehl Himmlers vom 14. April 1945 durchgeführt: ‚An die Lagerkommandanten der Konzentrationslager. Die Über-

gabe kommt nicht in Frage. Das Lager ist sofort zu evakuieren. Kein Häftling darf lebendig in die Hände des Feindes fallen. Heinrich Himmler, Reichsführer SS.»‘

Schon vor der Lagerräumung wurden Massen von Häftlingen verschoben, von frontnahen Aussenstationen ins Stammlager sowie in weitere noch bestehende Lager oder neu erstellte Provisorien und Ausweichlager, aber auch von Neuengamme in Richtung anderer Lager. Zahlreiche schwerkranke Lagerinsassen wurden von Neuengamme nach Bergen-Belsen abgeschoben, ein letzter Transport in diese Richtung wurde in der allgemeinen Verwirrung zu einem Zeitpunkt losgeschickt, als Bergen-Belsen bereits befreit war, worauf der durch Hunger, Seuchen und Bombenangriffe stark dezimierte Zug nach Neuengamme zurückkehrte, wo den übriggebliebenen Häftlingen die Wiederaufnahme jedoch verweigert wurde. Meistens erfolgten die Verschiebungen auf Fussmärschen oder in Zügen. Zum Transport auf dem Schienenweg wurden Vieh- oder Güterwagen eingesetzt, wie dies damals – allerdings ohne die Passagiere einzusperren – auch zur Evakuierung von Flüchtlingen üblich war. Rollmaterial war knapp. Himmlers Befehl «Kein Häftling darf lebendig in die Hände des Feindes fallen» liess zur Beseitigung der Betroffenen zwei Möglichkeiten offen: Entweder wurden die Gefangenen umgebracht oder aber aus der Reichweite der Alliierten entfernt, was zunehmend Schwierigkeiten bereitete. Routinemässig und in grosser Zahl eliminiert – meist durch Genickschuss – wurden Häftlinge, die auf den Märschen nicht mithalten konnten, damit den Transport verzögerten, unfähig waren, den Kommandos der Wachmannschaften Folge zu leisten, und zur weiteren Verwendung wertlos waren.

Einen Sonderfall stellten die Transporte der KZ-Gefangenen aus Dänemark und Norwegen dar, für die Graf Folke Bernadotte, der Präsident des Schwedischen Roten Kreuzes, in Verhandlungen mit Reichsführer SS Himmler die Freilassung erreichte. Als Gegenleistung leitete Bernadotte Himmlers Vorschlag auf Teilkapitulation der deutschen Truppen im Westen an die Regierungen Englands und der USA weiter. Im März 1945 wurden aus verschiedenen Lagern ungefähr

sechstausend skandinavische Häftlinge – darunter die meisten der im Herbst 1944 auf einen Schlag verhafteten knapp zweitausend dänischen Polizisten – in Neuengamme konzentriert. Der Grossteil der Skandinavier konnte am 20. April Neuengamme in weissen Bussen verlassen und über Dänemark nach Schweden gebracht werden. Die Westalliierten liessen sich nicht auf die von Himmler erträumten Separatverhandlungen ein.

Nachdem die letzten Skandinavier und die Rotkreuz-Mitarbeiter am Morgen des 20. Aprils Neuengamme verlassen hatten, begann die SS mit der endgültigen Räumung des Lagers, dem Abtransport der rund zehntausend Gefangenen und der Beseitigung von Akten und Spuren. Es war nicht einfach, im verbliebenen Rest des Deutschen Reiches Platz zur Unterbringung der weggeräumten Häftlinge zu finden. Schleswig-Holstein war bereits von aus dem Osten evakuierten Flüchtlingen und Soldaten überfüllt. Daher beschlagnahmte Reichskommissar Kaufmann für die Seeschifffahrt die beiden in der Neustädter Bucht festsitzenden Grossschiffe *Deutschland* und *Cap Arcona,* deren Maschinen beschädigt und Öltanks leer waren, sowie die rund hundert Meter lange *Thielbek* und die etwas grössere *Athen,* zwei Frachter, die in Lübeck zur Reparatur lagen.

Zur Räumung des Lagers wurden die Häftlinge zuerst nach Lübeck getrieben, um von dort mit der im Gegensatz zu den andern beschlagnahmten Schiffen noch fahrtüchtigen *Athen,* die als Shuttle fungieren sollte, auf die *Cap Arcona* verfrachtet zu werden. Auch die *Thielbek* wurde im Lübecker Hafen mit Lagerinsassen beladen. Die *Deutschland* blieb aus nicht ersichtlichen Gründen leer.

Im Verlauf der nächsten Tage wurden die KZ-Gefangenen in Viehwaggons zu je fünfzig Personen zum Vorwerker Industriehafen an der Trave unterhalb Lübecks Altstadt gefahren. Die Züge durchquerten die Trümmerlandschaften Hamburgs und harrten nach dem Unterbruch der Bahnlinien durch alliierte Tieffliegerangriffe oft lange auf Nebengleisen aus. Wenn eine Weiterfahrt nach Zwischenstationen nicht mehr möglich war, hatten die Gefangenen zu Fuss weiterzugehen. Die Leichen der Todesopfer wurden in der Nähe des Hafens verscharrt.

Willi Lenz, wegen «Wehrkraftzersetzung» seit 1939 in Lagerhaft, erinnert



«Ostseebad Timmendorferstrand Strandleben» –
einer der vielen Badestrände an der Lübecker und Neustädter Bucht.

sich an die Erschiessung kranker Häftlinge auf dem Lübecker Hafengelände durch den Kommandanten der Wachmannschaft, SS-Sturmführer Kierstein: «Ein Fiebernder klettert mit unsäglicher Kraftanstrengung aus seinem Wagen, bricht zusammen, rollt sich an die Kaimauer und wird vom hinzuspringenden Kierstein einen Meter von der Kaimauer entfernt mit der Pistole erschossen. Ein SS-Mann rollt ihn mit den Füssen über die Kaimauer. Sechs Meter tief stürzt der Häftling ins Wasser. Ein grosser, blasiger Blutfleck breitet sich im Wasser aus, die Zebrajacke ist aufgebauscht noch zu sehen, dann versinkt der Körper gekrümmt im Wasser.» Der Elsässer Kommunist Rudi Goguel, seit 1934 ununterbrochen in Haft, ergänzt: «Währenddem feiern die SS-Männer im benachbarten Getreidesilo unter ständigem Gesang ihrer blutrünstigen Nazilieder gemeinsam mit Nachrichtenhelferinnen Orgien. Kisten mit bestem Kognak und der Inhalt gestohlener Rote-Kreuz-Pakete sorgen für heitere Stimmung.»

Schon am ersten Tag der Transporte nach Lübeck wurden 2‘300 der Häftlinge auf den zur Aufnahme von Personen völlig ungeeigneten Frachter *Thielbek* gesperrt. Auch die *Athen* wurde beladen, die Trave hinunter geschickt, nach Travemünde und weiter bis an die hohe Bordwand der *Cap Arcona,* wo die SS-Mannschaft ihre Häftlingsfracht loswerden wollte. Doch Kapitän Bertram, der vom Kapitän der *Athen* erfahren hatte, dass rund zehntausend Häftlinge auf der *Cap Arcona* untergebracht werden sollten, verweigerte die Aufnahme: «Es war für mich selbstverständlich, die Aufnahme der Häftlinge zu verweigern, denn jeder verantwortungsbewusste Seemann weiss, dass es in Anbetracht des ungeheuren Risikos zur See während eines modernen Krieges unverantwortlich ist, Menschen ohne die unausweichliche Notwendigkeit ihrer Beförderung zur See, noch dazu in einer derart massierten Form, an Bord zu nehmen», erklärt er 1947 in seinem Bericht zuhanden der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Unverrichteter Dinge fuhr die *Athen* nach Lübeck zurück. Unterdessen waren im Vorwerker Hafen weitere Transportzüge angekommen.

Am nächsten Tag, einem Samstag, kam die *Athen* wieder, mit 4‘300 KZ-In-



Blick vom Marinehafen über das Hafenbecken auf den Jungfernstieg. Am 26. April wurde Kapitän Bertram auf dem Hafenkai vor die Wahl gestellt, die KZ-Häftlinge an Bord der *Cap Arcona* aufzunehmen oder umgehend erschossen zu werden.

sassen und 450 Mann der Bewachungsmannschaft an Bord. Auch diesmal wurde sie die herangeschifften Häftlinge nicht los.

Am folgenden Montag erhielt die Hamburg-Süd, die hoffte, ihr Flaggschiff über das Kriegsende zu retten, von Karl Kaufmann den Befehl zur Aufnahme der Häftlinge auf der *Cap Arcona.* Die Leitung der Hamburg-Süd riet Bertram in einem Telegramm, das ihm am nächsten Tag zugestellt wurde, sich an die Kriegsmarinedienststelle zu wenden, die – erfolglos – Einspruch gegen die Beschlagnahmungsverfügung des Reichskommissars Kaufmann erhob. Auch am Dienstag, dem 24. April, scheiterte ein erneuerter Versuch der *Athen,* die Häftlinge an die *Cap Arcona* abzugeben. Auf der Rückfahrt nach Lübeck wurden die auf dem Schiff verstorbenen Häftlinge der Einfachheit halber ins Meer geworfen, «denn die Anlage der Massengräber unter den Augen von Zivilisten warf mittlerweile Probleme auf», wie es Wilhelm Lange formuliert.

Am Mittwoch ging die *Athen* erneut längsseits an die *Cap Arcona* und lief dieses Mal nicht zurück.

Am Donnerstag, dem 26. April, eine Woche nach dem Beginn der Räumung, verliess der letzte grosse Häftlingstransport Neuengamme. Kapitän Heinrich Bertram begab sich nach Hamburg, um die geforderte Umwandlung der *Cap Arcona* in ein Häftlingsschiff abzuwenden. Als er dann im Neustädter Militärhafen auf die Barkasse steigen wollte, die ihn zur *Cap Arcona* zurückbringen sollte, wurde er von einem bewaffneten SS-Kommando abgefangen. Der leitende SS-Offizier schrie Bertram mit vor Aufregung heiserer Stimme an, beschimpfte ihn und machte ihm klar, dass er sofort standrechtlich erschossen würde, wenn er dem Einschiffungsbefehl nicht nachkäme. «Es wurde mir nun klar», schreibt Bertram in seinem Bericht an die Hamburg-Süd, «dass auch mein Tod nicht die Einschiffung der Häftlinge würde verhindern können, und so erklärte ich dem SS-Offizier, dass ich von nun an die Verantwortung für mein Schiff grundsätzlich ablehnen müsse.»

Noch am selben Tag übernahm die *Cap Arcona* 2‘500 Häftlinge von der *Athen.* Durch weitere Zulieferungen auf der *Athen* und vereinzelte Transporte an-

derer Herkunft verdreifachte sich die Zahl der KZ-Insassen an Bord des stillgelegten Schnelldampfers im Verlauf der nächsten Tage.

Der Dentist Berek Jakubowicz, 1941 als polnischer Jude deportiert und bis zum Kriegsende in verschiedenen Lagern eingesperrt, wurde mit einem der letzten Einschiffungstransporte im Morgennebel auf einem Boot aus Neustadt zur *Cap Arcona* gefahren. In seinem Erinnerungsbuch *Zahnarzt in Auschwitz,* 2001 im US-amerikanischen Exil unter seinem neuen Namen Benjamin Jacobs veröffentlicht, beschreibt er, wie nach einer viertelstündigen Fahrt auf der Ostsee aus der Nebelwand das gewaltige, grau gestrichene und von herunterrinnendem Rost angefressene Schiffsheck mit dem Schriftzug *Cap Arcona* auftauchte und der SS-Mann, der den Transport führte, den Schiffsoffizier, der aus einer der Eingangspforten in der Aussenwand hinunterschaute, in einem geschrienen Wortwechsel zur Aufnahme weiterer Häftlinge aufforderte. In Jacobs' Bericht scheint der verblichene Glanz des Märchenschiffs noch einmal auf:

«Inzwischen hatte sich der Nebel gelichtet. Eine Strickleiter wurde hinuntergelassen und wir bekamen den Befehl hinaufzusteigen. Das war gefährlich; es war schwierig, das Gleichgewicht zu halten. Wir hatten nicht mehr viel Kraft und fürchteten, auszurutschen und ins Wasser zu fallen. Aber wir hatten keine andere Wahl. So kletterten wir einer nach dem andern die schwankende Strickleiter hinauf, und irgendwie schafften wir es. Wir folgten einem blonden, grausam dreinblickenden Seemann unter Deck. Auf den Treppen lagen Perserteppiche, die massiven Treppengeländer aus Mahagoni waren mit einer Vorrichtung aus Messing an der Wand befestigt. Die Tapeten an den Wänden waren aus noblem Goldbrokat. Ein Stockwerk tiefer kamen wir an einem grossen und eleganten Speisesaal im viktorianischen Stil vorbei. Der Reichtum und Luxus auf der *Cap Arcona* entbehrte nicht einer gewissen Ironie. Wir, die Untermenschen, der letzte Pöbel auf solch einem Luxusschiff?»

Auch der künstlerisch vielseitig aktive Tscheche Emil Frantisek Burian, ebenfalls auf der *Cap Arcona* eingesperrt, greift in seinem 1955 veröffentlichten Roman *Die Sieger* die offensichtliche Diskrepanz zwischen Luxusdampfer und

Konzentrationslager, Hülle und Inhalt, spürbarer Vergangenheit und erlittener Gegenwart auf (wobei er die *Cap Arcona* der falschen Reederei zuordnet):

«In den Kajüten, in denen sich früher die weiblichen Passagiere der Hamburg-Amerika-Linie vor den in vergoldeten Rahmen hängenden Spiegeln die Gesichter schminkten, die Lippen nachzogen und Wimpern aufklebten, wo Damen der grossen Welt in eleganten Negliges Rentiers aus Übersee in ihren Spitzenfallen fingen, wälzten sich jetzt die nicht mehr lebenden und noch nicht toten Opfer des Faschismus auf dem nackten Fussboden.

Über die Treppen, deren Läufer einst von eleganten Damenschuhen und von Lackstiefeln betreten wurden, huschten Menschenschatten mit erloschenen Blicken. Über den vergoldeten Geländern mit den stupid lächelnden Amorstatuen hingen vor Hunger krepierende Knochengerippe in den letzten Zügen.

In den Restaurationsräumen, wo früher Silberbestecke hell gegen dänisches Porzellan schlugen und Champagner in geschliffenen Gläsern aus böhmischem Glas perlte, krochen die Überreste der Menschen zu Haufen wie vergiftete Ratten in die Winkel, ausgedörrt von unlöschbarem Durst, von Phlegmone, Typhus und Tuberkulose befallen, bei lebendigem Leibe verfaulend.

In den Klubräumen, in den Tanzsälen und in den Bars, die noch den Duft der Gigolos und der dandyhaften Nichtstuer ausstrahlten, wurden die Menschenwracks, die von einer Krankheit infiziert waren, die schrecklicher war als die Lepra, nämlich der hoffnungslosen Verzweiflung, von den benagelten Schuhen der SS-Männer getreten.»

Walter Felgner, 2. Offizier der *Thielbek,* räumt in der Filmdokumentation *Der Fall Cap Arcona* (1995) ein, dass es neben den Neuengamme-Häftlingen, die nur noch aus Haut und Knochen bestanden, durchaus auch einige gegeben habe, die einen wohlgenährten, kräftigen Eindruck vermittelt hätten.

In der Woche nach der Einschiffung der ersten Häftlinge am 26. April befanden sich zeitweise über 8’000 Menschen auf der *Cap Arcona,* die klar getrennten Gruppen angehörten, die aufgrund von Uniform, Bewaffnung und Gesund-

heitszustand nicht zu verwechseln waren. Die räumliche Verteilung von SS-Mannschaft, Soldaten, Besatzung und unterschiedlichen Häftlingsgruppen ist dank Berichten von Häftlingen und einzelnen Besatzungsmitgliedern in groben Zügen bekannt. Die Lokalisierung der Stockwerke wird allerdings dadurch erschwert, dass deren Bezeichnung in den dreissiger Jahren geändert wurde: Das ursprünglich als C-Deck bezeichnete Brückendeck hiess nun A-Deck, das frühere D-Deck war den Häftlingen als B-Deck bekannt und so fort.

Die etwa fünfzigköpfige SS-Mannschaft bildete die Lagerleitung und scheint sich ganz oben im Wintergarten auf dem Bootsdeck einquartiert zu haben. Im Treppenhaus vor dem Eingang zum SS-Quartier standen Wachposten, auch auf den offenen Decks in Vor- und Achterschiff waren SS-Wächter mit Maschinengewehren positioniert.

Bei den rund fünfhundert Marinesoldaten, die die Bewachung ergänzten, handelte sich es sich um ältere Männer um die sechzig, Zwangsrekrutierte und Angehörige ausländischer Kollaborateureinheiten. Die Soldaten, Einheiten der Marine-Küstenartillerie, traten kaum in Erscheinung, sollten aber bei Bedarf zur Unterstützung der SS-Mannschaft eingesetzt werden. Sie besetzten den grossen Speisesaal I. Klasse im Promenadendeck. Marinesoldaten, die sich auf Gespräche mit Häftlingen einliessen, machten keinen aggressiven oder unfreundlichen Eindruck.

Die Kabinen der SS-Männer und der Soldaten befanden sich unterhalb des Promenadendecks im A-Deck (dem früheren C-Deck), wo sich teilweise auch die Schlafräume der Besatzung befanden. Die Schiffsoffiziere hatten ihre Kabinen nach wie vor bei der Kommandobrücke auf dem obersten Deck.

Die siebzig Mitglieder der gegenüber der Zeit der Südatlantikpassagen auf fast einen Zehntel reduzierten Schiffsbesatzung zeigten sich, soweit bekannt, schockiert von Zustand und Behandlung der KZ-Häftlinge und benahmen sich diesen gegenüber korrekt. Obersteward Fritz Schwarz, seit 1927 auf der *Cap Arcona*, machte sich Sorgen um das Mobiliar der Luxuskabinen:

«Am Abend des Tages, als die tagsüber an Bord gekommenen KZ-Häftlinge

etwas Ruhe gefunden hatten, ging ich in eine dieser Luxuskabinen. Ich wollte die Leute ermahnen, die Möbel zu schonen. Man starrte mich an, als ich die Kabine betrat. Das Verbot, mit den Häftlingen zu sprechen, liess ich unbeachtet. Meine Bitte hielt man für selbstverständlich, und als man erkannte, dass ich zur Zivilbesatzung gehörte, lösten sich die Zungen.»

Einer der zur Sorgfalt ermahnten Häftlinge erlebte den Auftritt von Fritz Schwarz so: «Als wir uns in unserer Luxuskabine auf der *Cap Arcona* gerade hinlegen wollten, betrat ganz überraschend der Obersteward unsere Kabine und bat uns, die Möbel zu schonen und nicht zu beschädigen. Es berührte uns alle angenehm, endlich, nach langer Zeit, wieder einmal mit einem anderen, nicht zu uns gehörenden Menschen sprechen zu können. Er verlieh uns das Gefühl der Sicherheit auf diesem Schiff, denn wir alle waren im Ungewissen über unser weiteres Schicksal und das Schicksal des Schiffes.»

Dem Schauspieler Erwin Geschonneck, der in Neuengamme zur illegalen Häftlingsorganisation gehört hatte, gelang es, persönlich mit Kapitän Bertram Kontakt aufzunehmen. Er erfuhr, wie es Cap-Arcona-Historiker Rudi Goguel ausdrückt, «dass dieser in scharfem Gegensatz zur SS stünde».

Auch die Häftlinge, die zum grossen Teil die bekannten gestreiften Kostüme trugen, aber auch alte Kleider, die Gefangenen beim Eintritt ins KZ abgenommen worden waren, bildeten keine homogene, gleichmässig behandelte Personengruppe, sondern waren in hierarchische Stufen unterteilt. Häftlinge aus Deutschland, Frankreich und anderen westeuropäischen Ländern wurden vornehmlich im Mittschiff im ehemaligen Wohnbereich der I. Klasse auf‘dem B-, C- und D-Deck untergebracht, zu zwölft in einer mit etwas Stroh ausgelegten Zweizimmerluxuswohnung oder zu viert in einer Zweibettkabine. Die meisten der Gefangenen blieben die ganze Zeit eingesperrt. Gelegentlich wurde der eine oder andere abkommandiert, um Suppe zu holen, Brot in Portionen zu schneiden oder andere Tätigkeiten zu verrichten. Einzelne der Häftlinge, die der Lagerleitung Be-

richt zu erstatten oder Befehle entgegenzunehmen und weiterzugeben hatten, verfügten über eine grössere Bewegungsfreiheit.

Die zahlenmässig stark vertretene Gruppe der polnischen KZ-Insassen galt als minderwertig und bezog weniger geräumige Quartiere. Acht bis vierzehn Polen teilten sich eine Zweibettkabine. Viele Häftlinge wurden allerdings nicht in Kabinen und Kammern, sondern dicht gedrängt in Lager- und Gepäckräumen tief unten im Schiffsbauch verstaut.

Am schlechtesten erging es den ebenfalls zahlreichen Kriegsgefangenen aus der Sowjetunion. Auch Kapitän Bertram hielt die Russen für gefährlich, wie Erwin Geschonneck im persönlichen Gespräch erfuhr, und wollte sie sicher verwahrt wissen. Sie wurden im «Bananenbunker» eingepfercht, den 1938 an Stelle der III.-Klasse-Schlafsäle im Vorschiff eingerichteten, gut isolierten Laderäumen, deren Raumklima für den Bananentransport durch die Zufuhr von kalter oder warmer Luft hatte reguliert werden können. «Die ersten drei Tage erhielten wir nichts zu essen, nichts zu trinken. Erst am vierten Tag erhielten wir ein kleines Stückchen Brot», berichtet Aleksander Machnew, einer der kriegsgefangenen Offiziere der Roten Armee. «Während der Zeit unserer Gefangenschaft hatten wir die Leiden des Hungers genügend zu spüren bekommen, aber hier, auf dem Boden des Schiffs, kam dazu dann noch die Qual des Durstes und der Mangel an Luft. Die SS-Bewachung öffnete mal die Luken und schloss sie wieder. Der Mangel an Sauerstoff aber wurde immer grösser – für die SS eine zusätzliche Möglichkeit, die Gefangenen zu quälen.»

Schliesslich konnten mit Hilfe der Häftlingsärzte die Kabinen in D-Deck geräumt und zum Krankenrevier erklärt werden. Auch über hundert der schwächsten Russen wurden dort untergebracht.

Im Verlauf der Woche, während der die *Cap Arcona* als KZ-Ausweichlager diente, änderte sich die Situation. Versorgungslage und Gesundheitszustand der Häftlinge verschlechterten sich. Die Lagerleitung begann sich vor Seuchen zu fürchten und mied den direkten Kontakt mit den in tieferen Regionen des Schiffes untergebrachten Kranken, was für diese eine gewisse Entlastung darstellte. Die Toten wurden auf dem Achterdeck gestapelt. Täglich entsorgte eine Barkasse die

Leichenberge und brachte sie an Land. Eine Häftlingsdelegation bestärkte im Gespräch mit dem SS-Kommandanten die Befürchtung, dass der Ausbruch einer Epidemie an Bord bevorstünde, falls die Belegung des Schiffes nicht reduziert würde, und nachdem die Schiffsleitung nachgedoppelt hatte, liess der Hauptsturmführer am 30. April 2'000 Gefangene – vor allem französische Kriegsgefangene – auf die *Athen* bringen, die nach Lübeck zurückfuhr und mehrere hundert der Franzosen an schwedische Rotkreuz-Schiffe abgeben konnte, die am nächsten Morgen nach Malmö aufbrachen.

Schon zwei Tage zuvor war ein SS-Oberscharführer auf der *Cap Arcona* erschienen, der für ein letztes Aufgebot unter den reichsdeutschen Häftlingen nach «Freiwilligen» fahndete – «eine Episode», wie Rudi Goguel in seinem 1972 veröffentlichten Report über den *Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht* schreibt, «die ein Schlaglicht auf die Geistesverfassung der Naziführer wirft: Am 28. April erschien der SS-Oberscharführer Wiehagen aus Neuengamme an Bord, um noch deutsche Häftlinge für die SS-Bewährungseinheit ,Dirlewanger' auszumustern. Doch scheint ihn der Anblick der menschlichen Skelette auf den Schiffen davon überzeugt zu haben, dass hier keine Kämpfer für das untergehende Reich mehr zu holen waren. Jedenfalls zog er unverrichteter Dinge wieder ab.»

Auch die Geistesverfassung der militärischen Führung des untergehenden Reichs blieb besorgniserregend. U-Boot-Kommandant Erich Topp meldete sich am 28. April bei Grossadmiral Dönitz ab: «Alter herzlicher Ton. Kein Anzeichen von Nervosität. Aber immer noch der Auffassung, dass man mit gutem Geist Panzer und Flugzeuge abhalten kann. Spricht von der Übernahme des Befehls im Nordraum und dass der Führer von Berlin aus noch alle anderen Armeen führt. Zwischen den Sätzen steht die Vorstellung einer Wendung des Schicksals. Angebliche Differenzen zwischen den Anglo-Amerikanern und den Russen lassen letzte Hoffnungen aufkeimen», notiert Topp, der später eine führende Position in der Bundesmarine einnehmen sollte, wenige Tage vor Kriegsende in sein Tagebuch. «Dönitz stand hinter einem Schleier vorgegebener moralischer Faktoren,



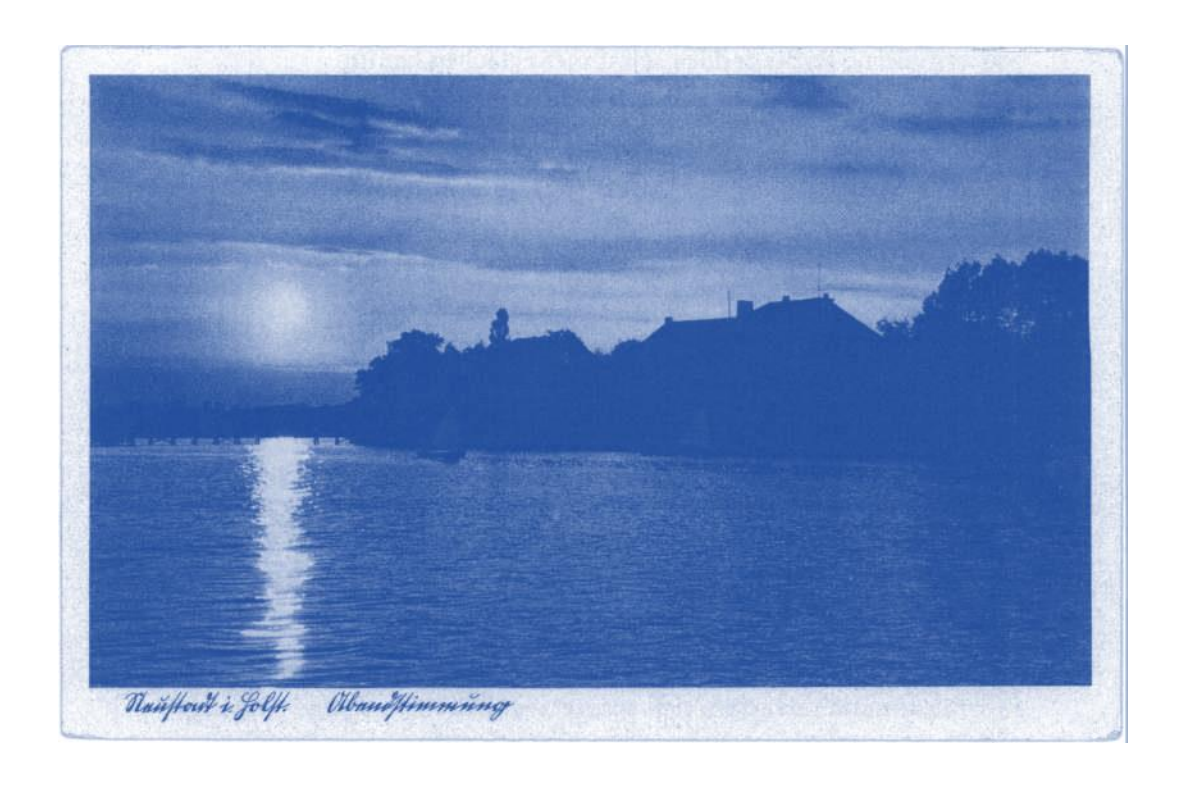
Lastkähne ohne eigenen Antrieb zum Transport von Kohle und Frachtgütern im Hamburger Hafen. In ähnliche Kähnen wurden Häftlinge aus dem KZ Stutthof in tagelanger Fahrt von der Danziger Bucht nach Neustadt verfrachtet.

irrationaler Argumente, mit denen er seine Handlungen motivierte, an die er doch selbst nicht glauben konnte.»

Am 30. April wurde Dönitz in Plön, eine halbe Autostunde von Neustadt entfernt, telegraphisch informiert, dass Hitler ihn testamentarisch zu seinem Nachfolger als Reichspräsidenten ernannt hatte. Berlin war weitgehend in der Hand der Roten Armee. Auf der *Cap Arcona* erfuhr Erwin Geschonneck als Vertreter der Häftlinge am 1. Mai durch Kapitän Bertram vom Tod des Führers, der sich am Vortag erschossen hatte. Britische Truppen standen vor Lübeck, der Lübecker Polizeipräsident, der wie die Hamburger eine möglichst häftlingsfreie Stadt zu übergeben beabsichtigte, befahl der immer noch im Industriehafen liegenden *Thielbek* auszulaufen. Der wegen eines Ruderschadens nicht seetüchtige Frachter wurde mit 2‘800 Häftlinge beladen von zwei Motorkuttern die Trave hinaus in die Bucht geschleppt und ankerte dreihundert Meter von der *Cap Arcona* entfernt. Die übrigen im Hafengebiet vorhandenen KZ-Häftlinge wurden zu Fuss weggeschickt.

Ein Teil der SS-Mannschaft, die für die Häftlinge auf der *Cap Arcona* zuständig war, verliess das Schiff, ging an Land, entledigte sich der SS-Uniform und versuchte, sich abzusetzen. Um verwaltungstechnische Aufgaben zu erledigen, wurden am 2. Mai von Lübeck zwanzig SS-Helferinnen auf die *Cap Arcona* geholt, die die Arbeit der getürmten SS-Männer zu übernehmen hatten. Diese SS-Maiden, wie die weiblichen, bewaffneten Mitglieder der Waffen-SS auch genannt wurden, berichteten, dass Lübeck kampflos von den Engländern besetzt worden war.

Am Nachmittag dieses 2. Mai gelangten zwei von Schleppern gezogene Lastkähne in die Neustädter Bucht, beladen mit Häftlingen aus dem KZ Stutthof bei Danzig, und legten schliesslich sowohl an der *Thielbek* als auch an der Bordwand der *Cap Arcona* an. Die beiden flachen, nicht hochseetauglichen Binnenschiffe brachten nach Bogdan Suchowiaks Bericht «ungarische Frauen, eine grosse Gruppe norwegischer Männer und eine Gruppe von Polen und Polinnen», darunter viele Jüdinnen, auch Mädchen und Mütter mit Kleinkindern. Die Kähne waren seit mehreren Tagen unterwegs.



«Neustadt I. Holst., Abendstimmung»: Die in der Nacht auf den 3. Mai in Pelzerhaken gestrandeten, fast verhungerten Stutthof-Häftlinge machten sich auf die Suche nach Essen. Einige hatten Glück. Die meisten wurden am nächsten Morgen von SS-Männern und Marinesoldaten mit Unterstützung durch Volkssturm und Zivilisten eingesammelt, zusammengetrieben oder erschossen.

Ein Teil der Räumungstransporte aus dem erst nach Kriegsende von der Roten Armee besetzten Lager Stutthof erfolgte über Heia, wo sich der für die Evakuierung der auf der Halbinsel gestrandeten Soldaten und Flüchtlinge zuständige Major Udo Ritgen laut seinem eigenen, 1952 verfassten Bericht um sie kümmerte: «Ich spreche mit den Leuten. Sie alle haben nur zwei Wünsche vorzubringen: Verpflegung und Abtransport nach dem Westen! – Noch am Abend werden ihnen Nahrungsmittel zugeführt», schreibt Ritgen, der 1953 der Vorläuferorganisation der Bundeswehr beitrat, in seinem Bericht bezüglich einer dieser Häftlingsgruppen aus Stutthof. Er organisierte deren Verschiffung: «Hierbei waren zeitweise psychologische Widerstände in Anbetracht der Tausende von Zivilisten, die auch sehnsüchtig auf den Abtransport warteten, zu überwinden. Aber der Gedanke, dass im Falle eines plötzlichen Kampfendes eine Gruppe höchst unzuverlässiger Elemente auf der Insel zurückgeblieben wäre, führte dann doch zu der Entscheidung eines alsbaldigen Abschubs. In jedem Fall sollte die Zukunft dieser Menschen eine weitaus leichtere sein als die der ca. 80-90 Tausend Deutschen, die nach dem 8. Mai 1945 in russische Gefangenschaft gingen.»

Das Schicksal derjenigen Gruppe von Stutthof-Häftlingen, die – soweit sie die Transporte überhaupt überlebten – Tage später die Neustädter Bucht erreichten, war kein leichtes.

Die Schiffsbesatzungen der *Thielbek* und der *Cap Arcona* verweigerten die Aufnahme weiterer Gefangener, worauf sich die SS-Wächter auf den Schleppern nach Neustadt absetzten, wo sie in der U-Bootschule übernachteten und die Häftlinge auf den motorlosen, beschädigten Kähnen ihrem Schicksal überliessen. Die Schiffsoffiziere der beiden Grossschiffe rieten den Stutthof-Häftlingen, sich von der Strömung landeinwärts treiben zu lassen, und warfen die Leinen der Kähne los. Im Verlauf der nächsten Stunden gelangten die beiden Binnenschiffe wirklich vor Pelzerhaken, nicht weit von Neustadt entfernt, auf eine Sandbank. Diejenigen der Gefangenen, die dazu fähig waren, begaben sich an Land und machten sich verzweifelt auf die Suche nach Nahrung. Am Morgen begannen SS-Männer und Marinesoldaten, mit Unterstützung von Volkssturm und Zivilisten, die verspreng-



Jungfernstieg: «An der Kaimauer waren zirka sechs Entlaufene von der morgens vorbeiziehenden Kolonne aufgestellt, Blickrichtung Hafenbecken. In einiger Entfernung dahinter war ein Erschiessungskommando angetreten. Dieses Erschiessungskommando erschoss einen nach dem anderen der Aufgestellten an der Kaimauer, die danach in das Hafenbecken fielen.»

ten Häftlinge einzusammeln, wahlweise zu erschiessen oder über die Uferpromenade am Jungfernstieg am Fischereihafen vorbei zur Brücke vor den Toren Neustadts zu treiben und auf der andern Seite der Hafenbucht zum Sportplatz des Marinestützpunktes zu bringen. Eckehard Lange, der damals als fünfjähriger Junge frühmorgens draussen mit andern Kindern am Spielen war, wurde noch Jahrzehnte später von den Erinnerungen an die damit verbundenen Ereignisse geplagt:

«Da wir unser Frühstücksbrot noch in der Hand hatten, bettelten die Vorbeiziehenden um Brot. Einer alten Frau, der ich mein Brot zur Verfügung stellte, war dies nicht genug, und sie bat um mehr. Als ich von zu Hause zurückkam, war die Kolonne schon weitergezogen. Die alte Frau lag still und unbeweglich am Wegesrand, sie war erschossen worden, das nehme ich jedenfalls an, denn ich habe Blut gesehen.

Augenzeuge der Erschiessungen war ich am Mittag, als ich mit meiner Mutter von der Stadt zurückkam. Am Jungfernstieg an der Kaimauer waren zirka sechs Entlaufene von der morgens vorbeiziehenden Kolonne aufgestellt, Blickrichtung Hafenbecken. In einiger Entfernung dahinter war ein Erschiessungskommando angetreten. Dieses Erschiessungskommando erschoss einen nach dem anderen der Aufgestellten an der Kaimauer, die danach in das Hafenbecken fielen. Der fünfte oder sechste war nicht sogleich tot und kroch zweimal wieder an der Kaimauer hoch. Beim dritten Versuch wurde er tödlich getroffen und blieb mit dem Oberkörper auf der Kaimauer liegen. Der Nächste, der nun erschossen werden sollte, musste zur Kaimauer gehen und diesen erst ins Wasser werfen. Danach musste er sich wieder in die Reihe einordnen. Nun standen nur noch zwei Personen an der Kaimauer, die auch erschossen wurden. Noch heute schrecke ich manchmal im Schlaf hoch und sehe eine Gestalt über die Kaimauer kriechen. Diese will ich dann unbewusst vertreiben, wobei ich vor zirka einem Vierteljahr meine Frau fast im Schlaf verletzt hätte.»

Wie an den vorangegangenen Tagen brachte eine Barkasse am Morgen dieses 3. Mai die Leichen der seit der letzten Fahrt auf der *Cap Arcona* verstorbenen



«Neustadt I. Holst., vom Flugzeug gesehen.» Links oben Binnenwasser, unten Bahnhof und Fabriken, weiter rechts – nicht im Bild – schliesst die U-Bootschule an.

Häftlinge an Land. Auf der *Cap Arcona* herrschte nach wie vor Ungewissheit über das weitere Schicksal der Häftlingsschiffe. Es kursierte das Gerücht, dass die Schiffe mitsamt den Gefangenen versenkt werden sollten. Allerdings sprach die Anwesenheit von SS, Marinesoldaten und Schiffsbesatzung vorläufig gegen eine von offizieller Seite geplante Zerstörung der *Cap Arcona* und der *Thielbek.*

Kapitän Bertram war am 29. April in Hamburg mitgeteilt worden, «dass der Graf Bernadotte von Schweden sich soeben bereit erklärt hätte, die Häftlinge mit Ausnahme der deutschen zu übernehmen». Graf Folke Bernadotte ist seiner Aussage zufolge jedoch nie in dieser Hinsicht kontaktiert worden.

Viele der auf verschiedenen Hierarchiestufen für die Räumung der Häftlinge Zuständigen werden während der chaotischen Auflösungsphase des Dritten Reichs keine klare Vorstellung davon gehabt haben, was mit den noch lebenden Häftlingen geschehen sollte. Wichtig war primär, dass sie weg waren, weg zuerst aus Hamburg und dann aus Lübeck. Beide Städte konnten häftlingsfrei und «ordentlich» an die britischen Truppen übergeben werden, die Beseitigung sämtlicher Gefangenen war gelungen – beseitigt im Sinn von abtransportiert oder getötet. Als die ersten britischen Soldaten am 5. Mai 1945 das KZ Neuengamme inspizierten, fanden sie ein menschenleeres Lager vor.

In Anbetracht des Vorgehens der alliierten Luftstreitkräfte, die nach der Zerstörung Dresdens von der Städte-Bombardierung abgerückt waren und sich in den letzten Kriegswochen auf Infrastrukturanlagen, Bahnhöfe und Verkehrsmittel konzentrierten, die in Tieffliegerattacken angegriffen wurden, lag es auf der Hand, dass die in der Neustädter Bucht präsentierte Versammlung von Grossschiffen, U-Booten und anderen Einheiten der Marine zum Ziel britischer Jagdbomber werden musste. Kapitän Bertram schätzte diese Gefahr richtig ein, wenn er bei seiner ursprünglichen Weigerung, Häftlinge an Bord zu nehmen, bemerkte, «dass es in Anbetracht des ungeheuren Risikos zur See während eines modernen Krieges unverantwortlich ist, Menschen ohne die unausweichliche Notwendigkeit ihrer Beförderung zur See, noch dazu in einer derart massierten Form, an Bord zu neh-

men». Auch Gauleiter und Reichskommissar für die Seeschifffahrt Karl Kaufmann (der – ohne sich je vor einem Gericht verantworten zu müssen – 1969 als gutsituierter Bürger in Hamburg starb) und dem Hauptverantwortlichen für die Räumung von Neuengamme, dem Höheren SS- und Polizeiführer Georg-Henning Graf von Bassewitz-Behr (der 1949 in einem ostsibirischen Gefangenenlager ums Leben kam), wird dieses «ungeheure Risiko» bekannt gewesen sein.

In der Nacht auf den 3. Mai hatte der Hamburger Stadtkommandant den Briten die kampflose Übergabe der Stadt angekündigt. Lübeck stand bereits unter britischer Besatzung, auf der *Cap Arcona* waren am 3. Mai in aller Frühe Detonationen zu hören und zu spüren, als die Kriegsmarine etwa vierzig U-Boote und andere Einheiten versenkte, damit diese nicht den Alliierten in die Hände fielen. Der Vorstoss der Briten nach Neustadt wurde in den nächsten Stunden erwartet.

Die Häftlinge, die Monate, Jahre oder über ein Jahrzehnt einer grauenhaften Gefangenschaft hinter sich hatten, glaubten die Befreiung greifbar nahe. Polnische Häftlinge, denen es irgendwie gelungen war, Esswaren aufzutreiben, luden Freunde für den Abend zu einer Feier ein: «Hast du schon gehört? Es ist Frieden. Wir feiern. Komm um viertel nach sechs zu unserer Kabine. Es gibt Brot und Margarine.»

Die Briten jedoch hatten in den letzten Tagen auf Aufklärungsflügen – unter Flak-Beschuss – in der Neustädter Bucht eine Konzentration von Grossschiffen, Dutzenden von U-Booten und weiteren Schiffen der Kriegsmarine beobachtet und befürchteten, dass sich in den beiden grossen, grau gestrichenen Dampfern deutsche Truppen befanden, die sich nach Norden absetzen wollten. Auch in anderen Teilen der westlichen Ostsee sollte die deutsche Flotte versenkt werden. «Es zeigt sich heute nach der Öffnung der Archive, dass der Angriff auf die Häftlingsflotte in der Neustädter Bucht keine gezielte Einzelaktion war, sondern im Zusammenhang mit grossangelegten Operationen gegen die der deutschen Seekriegsführung verbliebene Tonnage zu sehen ist», fasst Wilhelm Lange in seiner 1988 veröffentlichten Dokumentation, *Das tragische Ende der KZ-Häftlingsflotte,* zusammen. «Rollende Einsätze von über 200 Flugzeugen führten während

des 3. Mai 1945 zu 23 versenkten und 115 beschädigten Schiffen im Seegebiet der südlichen Ostsee, westlicher Teil. Somit gingen die theoretisch für eine Absetzbewegung der Wehrmacht nach Norwegen noch vorhandenen Schiffskapazitäten auf den Grund der Ostsee. Der deutsche Zusammenbruch und das allgemeine Chaos durch die von der Front zurückflutenden Menschenmassen ermöglichten es der britischen Luftaufklärung kaum, korrekte Aussagen hinsichtlich von KL-Evakuierungstransporten zu treffen.»

Der Angriff auf die Häftlingsflotte erfolgte in drei Wellen, an denen jeweils acht oder neun Jagdbomber des Typs Typhoon beteiligt waren. Die erste Welle erreichte die bewölkte Neustädter Bucht um 14.30 Uhr. Raketenbomben trafen sowohl die *Cap Arcona* als auch die *Thielbek.* Nachdem die Raketen verschossen waren, eröffneten die Jagdbomber die Jagd auf alle Ziele, die sich mit Bordmaschinenkanonen wirkungsvoll bekämpfen liessen, trotz Flak-Feuer von Geschützen auf der *Thielbek,* der *Athen,* kleineren Kriegsmarineeinheiten und dem Festland. Eine Stunde später flogen zwei weitere Staffeln in einer zweiten und dritten Welle Tieffliegerangriffe auf sich in der Bucht bietende Ziele und setzten durch Volltreffer die *Deutschland* in Brand. Eines der Kampfflugzeuge wurde – vermutlich von den Fliegerabwehrkanonen der *Athen* – in Brand geschossen und musste auf einem Feld südwestlich von Neustadt notlanden. Die *Athen* bekam nur einige kleinere Treffer ab. Sie hatte im Neustädter Hafen festgemacht, da sie die restlichen Stutthof-Häftlinge aufnehmen sollte. Die 2'000 Häftlinge, die bereits an Bord waren, konnten sich während des Angriffs befreien und gingen an Land.

Die Häftlinge auf der *Cap Arcona*, die sich beim Auftauchen der Flugzeuge über den Anflug ihrer vermeintlichen Befreier gefreut hatten, waren konsterniert, als sie zum Ziel britischer Raketen, Bomben und Maschinegewehrsalven wurden. Benjamin Jacobs, der Zahnarzt von Auschwitz, dem es nach den ersten Treffern gelungen war, an Deck zu gelangen, erinnert sich: «Plötzlich tauchten am Himmel Flugzeuge auf. Wir konnten sie klar erkennen: ‚Es sind die Briten!' riefen wir und winkten und schrien so laut wir konnten. ‚Schaut, wir sind KZler! Wir sind Häft-



Rauchsalon, zuvorderst in der Flucht der Gesellschaftsräume I. Klasse
im Promenadendeck, hinten im Bild Durchgang zum Festsaal.
Häftling Julius Schätzle befand sich im Rauchsalon, als die ersten
Geschosse der britischen Jagdbomber einschlugen:
«Krachend detonierten drei kleinere Bomben in unserem Raum.
Rauch und Dreck, Stühle und Tische, alles wirbelte durcheinander.
Sekundenlange Stille folgte dem wilden Inferno.»

linge aus Konzentrationslagern!’ Wir winkten mit unseren gestreiften Mützen zu ihnen hinauf und zeigten auf unsere Sträflingsbekleidung, aber sie kannten kein Erbarmen. Im Gegenteil: Von ihnen kamen die Bomben, die die *Cap Arcona* getroffen und in Brand gesetzt hatten. Beim nächsten Anflug waren sie nur fünfzehn Meter über dem Deck. Wir konnten das Gesicht des Piloten sehen und dachten, dass wir nun nichts mehr zu fürchten hätten. Aber genau in diesem Augenblick öffneten sich die Klappen des Flugzeugs, und weitere Bomben folgten.»

Die ersten Bomben trafen die *Cap Arcona* überraschend. «Ich befand mich in diesem Moment in dem früheren Rauchsalon», berichtet Häftling Julius Schätzle. «Mitten in einem Gespräch mit dem langjährigen Kameraden Longinus von Novara ereilte uns das Schicksal. Krachend detonierten drei kleinere Bomben in unserem Raum. Rauch und Dreck, Stühle und Tische, alles wirbelte durcheinander. Sekundenlange Stille folgte dem wilden Inferno. Rasch verzog sich der Qualm. In der Bordwand und der Decke klafften riesige Löcher. Leises Stöhnen und Hilferufe waren die ersten Unterbrechungen der Stille.»

Wer nicht gleich beim ersten Angriff getötet wurde, versuchte aus den brennenden und qualmenden Räumen an Deck zu gelangen. Die Schiffssirenen heulten. «Inzwischen hat das Feuer mit rasender Eile um sich gefressen. ‚Schneller, schneller, wir verbrennen hier!’ kreischten heisere Stimmen aus den Kojengängen. Mit unwiderstehlicher Wucht drängt der Menschenbrei irgendwie hinaus ins Freie», erinnert sich Rudi Goguel, und seinem Kameraden Heinrich Mehringer blieb ein Bild eines sterbenden Franzosen haften: «Auf dem Gang lagen Häftlinge am Boden, deren Kleider schon brannten. Wir warfen schnell die paar Decken, die wir hatten, über sie. Ein Franzose kam das Treppenhaus hoch. Er konnte nur stammeln: ‚Alles Wasser! Alles Feuer! Alles kaputt!’, dann sackte er leblos zusammen.» Bald fingen die Treppenhäuser Feuer und krachten mitsamt den Massen nach oben drängender, brennender Menschen in die Tiefe. Die ausgesuchten Tropenhölzer der Gesellschaftsräume, nach jahrelanger Beheizung ausgetrocknet, brannten wie Zunder und bildeten Brandgassen durch den gesamten Aufbau des Schiffs.

Wenn beim Untergang der *Titanic* die Ereignisse unterdessen fast auf die Minute genau rekonstruiert werden können, so ist dies bei der Versenkung der *Cap Arcona,* wo etwa 4‘500 Menschen – dreimal mehr als beim Untergang des White-Star-Liners im April 1912 – den Tod fanden, nicht möglich. Während auf der *Titanic* Panik lange Zeit verhindert werden konnte und nach der Kollision mit dem Eisberg auf den oberen Decks vorerst noch geordnete Verhältnisse herrschten und Rettungsmassnahmen möglich blieben, brannte die *Cap Arcona* innert kürzester Zeit lichterloh. Rettungsmittel konnten auf der *Cap Arcona* kaum eingesetzt werden. Löschwasser fehlte, die Feuerwehrschläuche waren gekappt. Die Schwimmwesten waren einige Tage vorher aus den Kabinen entfernt worden – angeblich um Fluchtversuche der Häftlinge zu verhindern – und standen höchstens der Besatzung und den Wachmannschaften zur Verfügung.

Die Schiffsleitung der *Cap Arcona* versuchte mit dem Signalscheinwerfer auf der Brücke, der vor vielen Jahren über der Nordsee den silbernen Leib des Luftschiffs *Graf Zeppelin* abgetastet hatte, den bei der ersten Angriffswelle noch unversehrten Dampfer *Deutschland* längsseits zu rufen, erhielt jedoch keine Antwort.

Drei der Rettungsboote der *Cap Arcona,* die 1942 in Gotenhafen bei der Verfilmung der Titanic-Katastrophe zum Einsatz gekommen waren, konnten zwar zu Wasser gebracht werden, waren jedoch bald überfüllt und wurden von zahlreichen weiteren Hilfesuchenden belagert und belastet, bis sie kenterten. Ein viertes hing zum Abfieren bereit in der Luft, besetzt unter anderem von SS-Helferinnen, doch die Seile der Davits am hintern Ende des Bootes fingen Feuer und brannten durch. «Mit Gebrüll stürzten sich die im Boot gewesenen Leute im hohen Bogen in die Tiefe», so Mehringer. «Schliesslich riss noch das vordere Tau, und das Boot sauste aus zwanzig Meter Höhe in die Tiefe, auf die mit dem Tode ringenden Menschen.»

Im Gegensatz zur *Titanic,* wo trotz klarer Bevorzugung der Passagiere der I. und II. Klasse und dem Vorrang von Frauen und Kindern bei der Besetzung der Life Boats eine vergleichsweise kooperative Stimmung herrschte, war auf der

Cap Arcona Krieg. Zwei Zeugen berichten beispielsweise – laut Goguel – «von einem Wachmann, der den Aufgang zum Oberdeck absperrte und aus zwei Revolvern in die verzweifelt nach oben drängenden Häftlinge schoss. Doch als er seine Magazine leergeschossen hatte, ereilte ihn das verdiente Los: Er wurde von der wütenden Menge überrannt und zu Tode getrampelt.»

Aleksander Machnew folgte in sicherer Distanz einem Marineoffizier und einem SS-Führer, die «alles beiseite stossend» zur Brücke drängten, in der Hoffnung, dass sie wussten, wie man sich retten konnte: «Der Marineoffizier war auf die Kommandobrücke gerannt, der SS-Offizier folgte ihm auf dem Fusse. Sie erreichten etwa die Hälfte des Aufgangs zur Kommandobrücke, als sich der Marineoffizier unerwartet umdrehte und auf die Stirn des SS-Offiziers schoss. Dieser, zu Tode getroffen, kippte nach rechts und stürzte von dem Treppenaufgang. Dann richtete der Marineoffizier die Pistole an die eigene Schläfe, ein Schuss knallte, er fiel tot zur Seite.»

Hilfsbereit zeigten sich zahlreiche Häftlinge, die die brennenden Kleider ihrer Kameraden zu löschen versuchten, sich um Verwundete kümmerten oder sich bemühten, den im Banenenbunker eingesperrten Russen beim Ausstieg aus der Luke, die nach oben führte, zu helfen. Doch auch unter den Häftlingen kämpften viele rücksichtslos – und meistens erfolglos – um das nackte Überleben.

Die in mehreren Angriffen wiederkehrenden Jagdbomber bedeckten all die Menschen, die auf dem brennenden Schiff oder im kalten Meer um ihr Überleben kämpften, aus ihren Bordwaffen unentwegt mit Maschinengewehrsalven. Sie wussten nicht, was sie taten. Zwar war ein höherer britischer Offizier am 2. Mai in Lübeck von einem Delegierten des Internationalen Roten Kreuzes darüber informiert worden, dass sich Tausende von KZ-Häftlingen auf Schiffen in der Neustädter Bucht befanden, doch diese Nachricht war aus unbekannten Gründen nicht weitergeleitet worden. Im Tagebuch der Gruppe der Royal Air Force, die am 3. Mai unter anderem die Attacken auf die Flotte in der Neustädter Bucht geflogen hatte, notierte der Nachrichtenoffizier: «Der stärkste Schiffsverkehr wurde im

Gebiet Neustadt-Lübeck beobachtet. Durch Beobachtungen, die von abgesprungenen Piloten gemacht wurden, und aus den Umständen lässt sich annehmen, dass viele Hunnen heute die Ostsee sehr kalt gefunden haben.»

Wenn gleich nach dem Untergang der *Titanic* sowohl in den USA als auch in Grossbritannien detaillierte Untersuchungen mit unzähligen Zeugenbefragungen erfolgten, die die Vorgänge klären sollten, so zeigten nach dem Untergang der *Cap Arcona,* der im Meer der Millionen von Todesopfern fordernden Massaker des Zweiten Weltkriegs unterging, weder englische noch deutsche Stellen ein grosses Interesse an einer Aufklärung oder Aufarbeitung der Ereignisse.

Das Schicksal der allermeisten von der Katastrophe Betroffenen bleibt im Dunkeln. Ihre Wege, die für fast alle sehr schnell in den Tod führten, lassen sich nicht nachvollziehen. Erhalten sind Erinnerungsfetzen einiger der überlebenden Häftlinge und vereinzelter Crewmitglieder, die erahnen lassen, was auf der *Cap Arcona* vorging. Der polnische Häftling Jerzy Klimaszewski versuchte nach den ersten Bombentreffern gemeinsam mit seinen Lagerfreunden Tomasz Rusak und Jozef Karpinski auf das Oberdeck zu gelangen: «Wir sahen SS-Männer aus ihren Schlupfwinkeln mit Schwimmwesten schleichen. Sie bahnten sich mit Gewehrschüssen den Weg. Wir drei hielten uns fest an den Händen, sprangen über die Verwundeten und die Toten, die auf unserem fünften, vorletzten Deck, lagen. Die Verwundeten, vor Schmerzen schreiend, klammerten sich an unsere Füsse und versuchten weiterzukriechen, Blutlachen hinter sich lassend. Sie schrien und winselten entsetzlich um Hilfe.

Nach einem harten Kampf kamen wir in die Nähe der Tür. Hier drängten sich schon Hunderte, die alle durch die Tür hinauswollten. Rings um uns war ein Flammenmeer und ein erstickender, beissender Rauch. Wir drei blieben weiter zusammen. Tomasz vor und Jozef hinter mir. Jozef schrie: ‚Ich kann nicht schwimmend Tomasz rief: ‚Noch einen Moment, drängt euch zu den Treppend

Ich fasste wieder Jozef an der Hand und zog ihn hinter mir her. Da hörte ich einen furchtbaren Schmerzensschrei. Ein Häftling, der sich einen Weg er-

kämpfen wollte, hatte ihm mit einem Messer die Schlagader am Arm aufgeschnitten. Wir wurden auseinandergerissen. In diesem Moment sah ich, dass Tomasz einen tödlichen Kieferschuss erhielt. Im gleichen Moment hatte ich zwei Freunde verloren und musste für immer von ihnen Abschied nehmen.»

Die bald kilometerlange Rauchsäule der brennenden *Cap Arcona* waren von Weitem sichtbar. Auch der Marineunteroffizier Werner Viehs, der noch im Herbst 1944 in Gotenhafen auf der *Cap Arcona* den Fähnrich-Vorlehrgang besucht hatte, in den Kämpfen um Ostpreussen an Armen und Beinen schwer verwundet worden war und nun nach dem Abtransport über Heia und Stralsund in einem Lazarettzug auf einem Nebengleis vor dem Bahnhof Neustadt lag, beobachtete den Angriff der britischen Jagdbomber: «Der Angriff britischer Flugzeuge lief seit 14.30 Uhr. Fünf Maschinen lösten im Tiefflug ihre neuzeitlichen Raketen als Salve auf die *Cap Arcona* aus. 40 Volltreffer verwandelten die *Cap Arcona* in ein loderndes Flammenmeer. Sie brannte lichterloh vom Heck bis zum Mittelschiff. Viele Menschen flohen, starben, ertranken. Vier Maschinen bekämpften die ca. 800 Meter entfernte, sich durch Flak heftig wehrende *Thielbek.* Sie hatte Backbord-Schlagseite und ging innerhalb von 15 Minuten unter.»

Von seinem Zug aus konnte Viehs auch feststellen, dass die Häftlinge, denen es gelungen war, dem flammenden Inferno zu entkommen, und nun in der eisig kalten Ostsee schwammen oder trieben, keineswegs in Ruhe gelassen wurden: «Ich habe die SS unterhalb von unserem Lazarettzug, am Strand zwischen Sierksdorf und Neustadt, auf Häftlinge im Wasser schiessen sehen.»

Die Häftlinge, die sich schwimmend oder an Planken, Möbeln oder andern Schiffsbestandteilen über Wasser zu halten versuchten, gerieten nicht nur – wie alle anderen Schiffbrüchigen – unter Beschuss der englischen Jagdbomber, sondern wurden gezielt von SS-Männern und Marinesoldaten beschossen, die sich noch auf dem Deck der *Cap Arcona* befanden oder bereits auf Minensuchbooten, die zur Rettung von Marinesoldaten, Besatzungsmitgliedern und SS-Leuten ausgeschickt wurden.

Die Schreie der Ertrinkenden waren auch vom Ufer aus zu hören. Vereinzelte Neustädter machten Boote los und kamen den Schiffbrüchigen – auch den Häftlingen – zu Hilfe. Die meisten hielten sich zurück, sei es aus Angst vor SS, lokalen Parteigrössen und Wehrmacht, sei es, weil sie in der Tat glaubten, dass es sich bei den ausgemergelten, geschundenen KZ-Häftlingen jeglichen Alters und Geschlechts aus Neuengamme, Stutthof und andern Lagern durchwegs um gefährliche Kriminelle handelte.

Häftling Heinrich Mehringer beobachtete, so Goguel, «ein grausiges Schauspiel: Ein mit einer Schwimmweste ausgerüsteter SS-Mann schwamm mit ausgebreiteten Armen tot im Wasser – wahrscheinlich hatte er den Sprung in die Tiefe nicht überstanden –, und auf dem Toten hockte ein noch lebender Häftling. Der Schwimmgürtel trug sie beide.»

Mehringer fährt fort: «Ein weiteres Erlebnis erschütterte mich. Zwei kämpften um ein Brett im Wasser. Jeder wollte es haben, denn für zwei war es zu klein. Der eine siegte nur dadurch, dass er dem andern den Kopf unter Wasser drückte. Dann fiel auch er ermattet zurück und versank.»

Jerzy Klimaszewski, der in einem Augenblick seine beiden Freunde verloren hatte, war es mit letzter Kraft gelungen, in ein Boot mit Schiffbrüchigen aller Art – SS-Männer, Matrosen und Häftlingen – zu klettern, wurde dann aber von einem der SS-Männer wieder von Bord gestossen. «Immer öfter sank ich unter den Wasserspiegel, und immer schwerer gelangte ich an die Oberfläche. Mit einer sonderbaren Klarheit stellte ich fest, dass ich nun nicht mehr weiterkam und dass das Ende nahe. Und dann, ich war nur noch halb bei Sinnen, schrie mich einer in einer slawischen Sprache an: ‚Du, halte dich fest, ich hab ein Brett und komme zu dir, wir werden zusammen schwimmen!‘

Er kam. Ich erfasste das Brett. Er rief mir etwas zu, was schwer verständlich war. Es war ein Jugoslawe, vielleicht ein Serbe oder Slowene. Wir hatten sie im Lager gern. Grossmütige und brave Menschen. Ich dankte Gott für meine Rettung. Ich klammerte mich an das Brett und wollte es tiefer unter meine Brust schieben, um Atem zu schöpfen, um ausruhen zu können. Und dann – um Gottes

willen! – konnte dieses grosse Brett uns beide nicht tragen. Es ging mit uns unter. Also doch der Tod.

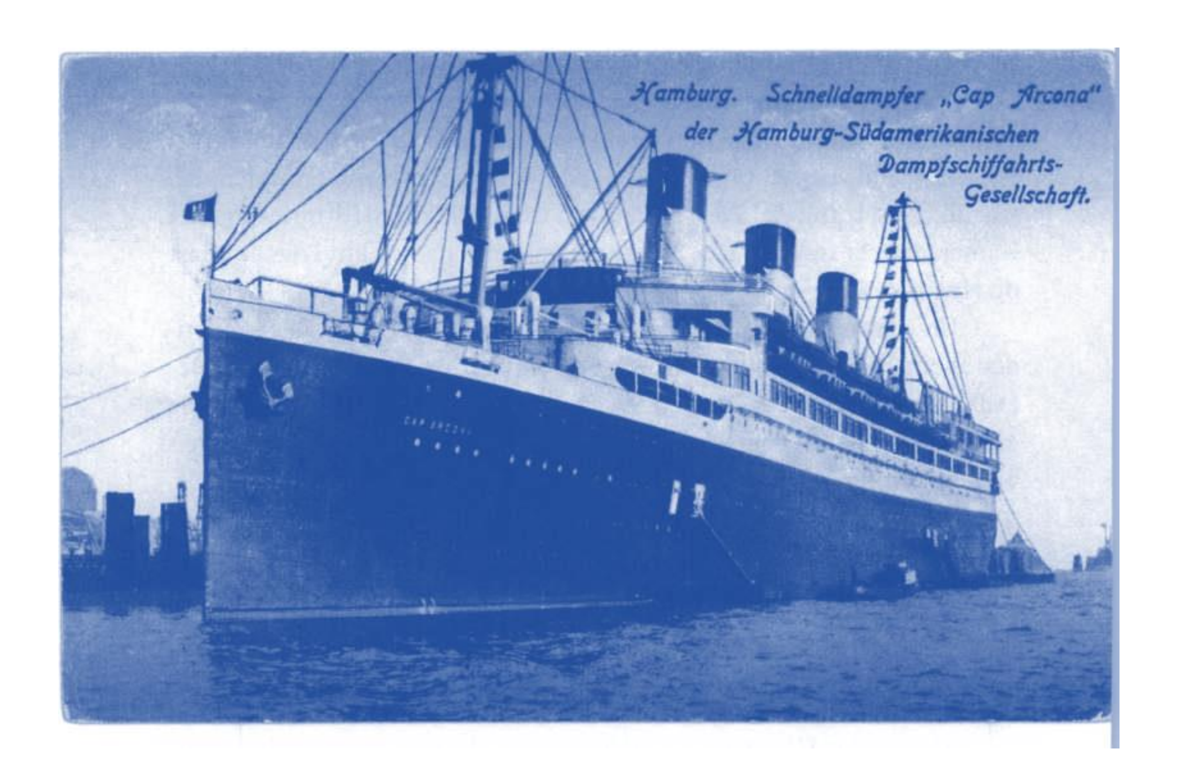
Nach diesem Augenblick der Hoffnung musste ich scheiden; ich verabschiedete mich vom Leben und von den geliebten Eltern, von denen ich nicht mal wusste, ob sie lebten. Die Wellen stürzten über mich, ich war atemlos, trank viel Wasser. Wie von Weitem klang die Stimme meines Kameraden. Er fragte mich, ob ich ein Pole bin. ‚Ja, ich bin Pole.' – ‚Hast du eine Familie?' – ‚Ja.'

Und dann stiess er das Brett von sich, indem er sagte, dass er niemanden mehr habe. Ich erinnere mich des Wortes: ‚Pazifikation»' – ein Begriff, der während des Zweiten Weltkriegs in Osteuropa die Zerstörung eines Dorfes durch deutsche Einheiten und die Ermordung oder Vertreibung seiner Bewohner bezeichnete – «‚Rette dich, schwimm allein', hörte ich seine letzten Worte.»

Einige der Häftlinge, die vor dem Feuer ins Wasser geflüchtet waren, wandten sich angesichts der verschwindend kleinen Chance, das Ufer lebend zu erreichen, wieder der *Cap Arcona* zu, die immer noch brennend und rauchend aufrecht in der Bucht stand. Manche kletterten die lange Ankerkette hoch, die grossen Kettenglieder als Leiterstufen nutzend.

Aleksander Machnew, einer der Russen, die sich aus dem Bananenbunker hatten retten können, war einer der Häftlinge, die vom Wasser wieder auf das Vordeck hochgeklettert waren. Von dort aus blickte er aufs Meer zu zwei Schwimmringen hinunter, an denen sich Menschen festklammerten. Weitere kamen hinzu, bis die Ringe untergingen und mit den Menschen im Meer versanken. Nach einer Weile kamen die leeren Ringe wieder hoch: «So wie die Ringe an der Oberfläche auftauchten, schwammen von allen Seiten die Menschen hinzu in der Hoffnung, sich zu retten. Überbelastet von den sich ballenden Menschenklumpen, die sich an die Ringe klammerten, sanken diese mit ihrer Last hinab. So waren bei dieser Katastrophe zwei kleine Ringe noch imstande, nach und nach einige hundert Menschen in die Tiefe zu ziehen.»

Erwin Geschonneck brauchte fast eine Stunde, um an der Ankerkette, an der «riesige Menschentrauben» hingen, nach oben zu kommen.



Fritz Schwarz arbeitete seit 1927 als Steward auf der *Cap Arcona.* Als er sich am 3. Mai 1945 schwimmend vom brennenden Dampfer entfernte, blickte er aus hundert Meter Entfernung noch einmal auf das bereits gekenterte Schiff zurück: «Deutlich sah ich die grossen blanken Messingbuchstaben auf dem Schiffsleib: *Cap Arcona.* Und ich sah auf diesen Buchstaben mehrere Menschen in Sträflingskleidern sitzen, ein Bild, das ich nie vergessen werde.»

Als auch er auf dem Vorderschiff Ángelangt war, geschah etwas Eigenartiges: «Auf einmal fängt der Horizont an, etwas schief zu werden. Instinktiv klammere ich mich an die Reling – die *Cap Arcona* kentert. Ich hänge jetzt in der Luft. Kommt jetzt das Ende? Innerhalb weniger Minuten hat sich die *Cap Arcona* auf die Seite gelegt. Ich sehe nach unten. Einige hundert Menschen, die sich nicht festhalten konnten, sind über das Deck gerutscht und werden von dem Strudel in die Tiefe gerissen. Neben mir hängen noch ein paar Glückliche an dem Schiffsgeländer.

Ich klettere über die Reling. Das grosse Schiff bleibt ruhig liegen, nur eine Seite des Rumpfes ragt ein paar Meter über die Wasseroberfläche.»

Geschonneck setzte sich auf einen der Messingbuchstaben am Bug der *Cap Arcona.*

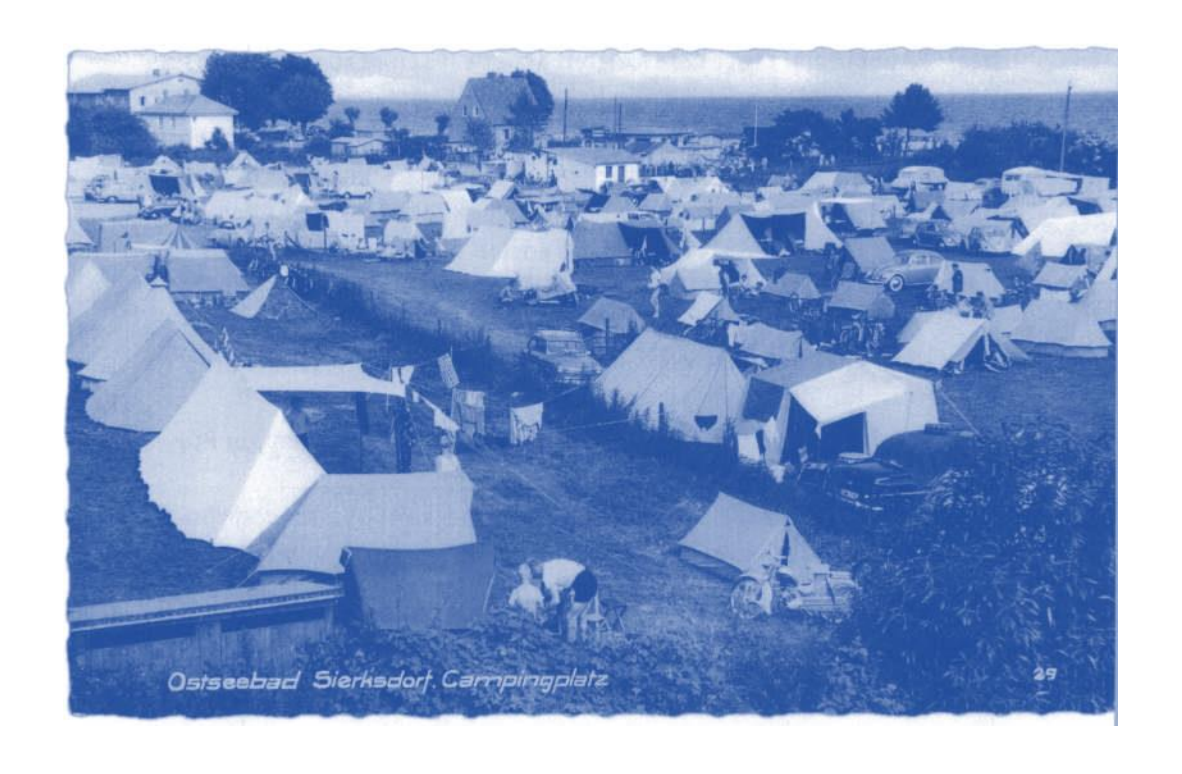
Obersteward Fritz Schwarz, der ebenfalls ins kalte Wasser gesprungen war und und sich vor andern Schiffbrüchigen retten musste, die sich an ihn klammern wollten, schwamm schnell vom Schiff weg. In hundert Meter Entfernung blickte er sich noch einmal um: «Das war also mein Schiff, das 18 Jahre mein Zuhause war. Der 27 OOO-Tonnen-Riese brannte wie eine Riesenfackel. Deutlich sah ich die grossen blanken Messingbuchstaben auf dem Schiffsleib: *Cap Arcona.* Und ich sah auf diesen Buchstaben mehrere Menschen in Sträflingskleidern sitzen, ein Bild, das ich nie vergessen werde.»

Um 16 Uhr lag die *Cap Arcona,* im oberen Teil des Schiffsrumpfs glühend heiss, gekentert mit Steuerbord nach oben in der Neustädter Bucht, die an dieser Stelle bloss siebzehn Meter tief ist.

Um 16.30 Uhr erreichten britische Panzertruppen den Stadtrand von Neustadt, eine halbe Stunde später trafen sie auf dem Marktplatz ein.

Gegen 19 Uhr fuhr das Ausflugsschiff *Neustadt* auf Befehl der Briten zum Wrack der *Cap Arcona* hinaus, um die letzten Schiffbrüchigen zu bergen.

«Die Gesamtzahl der geretteten Häftlinge beträgt», schätzt Rudi Goguel, «etwa 3‘100 Menschen – von der Athen rund 2’000, Stutthof 700, *Cap Arcona* 350, *Thielbek* 50 – von denen allerdings, wie gesagt, noch viele nach der Befrei-



Ostseebad Sierksdorf südlich von Neustadt in der Zeit des Wirtschaftswunders: Noch Jahrzehnte nach dem Untergang der *Cap Arcona* und der *Thielbek* trieben die Ostseewellen Gebeine der Toten an die Badestrände.

ung an Erschöpfung starben. Ferner wurden rund 200 Mann der Schiffsbesatzungen und Wachmannschaften gerettet. 7‘300 Gefangene und rund 600 Matrosen und Bewacher kamen ums Leben.» Andere Autoren geben leicht abweichende Zahlen an.

Die Aale waren in der Neustädter Bucht in den Jahren nach 1945 besonders fett und zahlreich. Essen wollte sie niemand.

Helmtaucher suchten das Wrack 1946 im Auftrag der Briten nach Überresten der Opfer, Dokumenten und weiteren Gegenständen ab, die zur Identifizierung der Toten dienen konnten.

In den späten 1940er Jahren wurde das ausgebrannte, mit einer grün leuchtenden Heulboje markierte Wrack der auf der Seite liegenden *Cap Arcona* zum Treffpunkt für Schmuggler, die sich auf den vernieteten Stahlplatten der flach aus dem Wasser ragenden, zerbeulten und verrosteten Seitenwand einfanden, um Schnaps und andere Güter über die nahe Grenze zwischen dem britischem und dem sowjetischen Besatzungsgebiet zu verschieben.

Nach der Enthüllung eines Ehrenmales auf dem Waldfriedhof in Timmendorfer Strand – einem der zahlreichen Friedhöfe an der Küste, wo die Überreste der Toten bestattet worden waren – fuhr am 3. Mai 1948 eine Delegation mit einem Motorkutter zum Wrack hinaus. Auch Rudi Goguel nahm an dieser Gedenkfahrt teil:

«Drei Kränze werden in die See versenkt, während aus dem Bauch des Gespensterschiffes melancholisches Knarren einer verrosteten Tür hinüberdringt. Dort ist mein Bullauge, aus dem ich mich herauszwängte, ehe das brennende Schiff sich auf die Seite legte. Aus einer Luke ringelt sich schüchtern eine blaue Rauchfahne. Was soll das? Lebt hier noch jemand?! –

‚Keine Sorge’, meint ein Matrose unseres Kutters und zieht gemächlich an seinem Pfeifchen. ‚Die *Cap* ist so eine Art Umschlagplatz unserer Schmuggler geworden. Hier kommen sie herüber von drüben’, er deutet mit dem Daumen zum östlichen Ufer der Bucht, das bereits russisches Besatzungsgebiet ist, ‚und holen Schnaps und so weiter. Na, und dann kampieren sie bisweilen ein bisschen auf

der *Cap.'* – ‚Und die Leichen im Schiff?', frage ich. ‚Es liegen doch noch Hunderte drinnen ...' – ‚Die Leichen liegen parterre, und die Schmuggler wohnen zweiter Stock', meinte der Seemann, ‚und die stören sich nicht weiter ...»'

1950 wurde begonnen, die *Cap Arcona* zur Schrottverwertung in monatelanger Arbeit auseinanderzuschneiden. Der Ausbruch des Koreakriegs im Juli dieses Jahres und der damit verbundene, für die wirtschaftliche Entwicklung entscheidende Rüstungsboom führte zu einer starken Nachfrage nach Stahl und – wie es *Der Spiegel* formulierte – zu einem «Exportsog» für Stahlschrott aus Deutschland.

Noch Jahrzehnte später spülten die Wellen der Ostsee Gebeine der bei der inzwischen fast vergessenen Katastrophe verbrannten, ertrunkenen und erschossenen Menschen an die während der Sommermonate belebten Badestrände der Lübecker Bucht.

Quellen

Print

Christian Adam: *Lesen unter Hitler. Autoren, Bestseller, Leser im Dritten Reich.* Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main 2013

Roberto Alifano: *Tirando manteca al techo: vida y andanzas de Macoco de Alzaga Unzué.* Proa Amerian Editores, Buenos Aires 2011

Götz Aly (Hg.): *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933-1945.* Band 2: 1938 – August 1939. Oldenbourg, München 2009

AMo (Kürzel): *Zum 100. von Tageblatt-Mitarbeiter Johann Luzian.* Argentinisches Tageblatt 8.11.2003

Frank Bajohr: *Gauleiter in Hamburg. Zur Person und Tätigkeit Karl Kaufmanns.* Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 43.Jahrg., 2.H. (April, 1995), S.267-295

Hermann Bausinger: *Berühmte und Obskure. Schwäbisch-alemannische Profile.* Klöpfer & Meyer, Tübingen 2007

Wolfgang Benz (Hg.): *Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart.* Band 1: Länder und Regionen. K. G. Saur Verlag, München 2008

Bezirksleitung Rostock der SED, Abt. Agit./Prop., und Komitee der Antifaschistischen Widerstandskämpfer der DDR (Hg.): *Gedenkstätte Cap Arcona Grevesmühlen.* Grevesmühlen 1979

Friedemann Beyer: *Schöner als der Tod. Das Leben der Sybille Schmitz.* Belleville, München 1998

Friedemann Beyer: *Der Fall Selpin. Chronik einer Denunziation.* Collection Rolf Heyne, München 2011

Edith Blaschitz: *Auswanderer, Emigranten, Exilanten – die österreichische Kolonie in Buenos Aires. Von den Anfängen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1918-1945.* Diplomarbeit zur Erlangung des Magistergrades der Philosophie. Eingereicht an der geisteswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien. Wien 1992

Dirk Blasius: *Weimars Ende. Bürgerkrieg und Politik 1930-1933.* Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main 2008

Harald Bratke: *Wo die Weichsel fliesst.* Books on Demand, Norderstedt 2012

Christof Brauers: *Die FDP in Hamburg 1945 bis 1953: Start als bürgerliche Linkspartei.* Peter Lang, Internationaler Verlag der Wissenschaften, Bern 2007

Emil Frantisek Burian: *Die Sieger.* Verlag des Ministeriums für Nationale Verteidigung, Berlin 1959

Jan Burian: *Nezddouci nävraty E.F. Buriana.* Galén, Praha 2012

Harald Busch: *So war der U-Boot-Krieg.* Deutscher Heimat-Verlag, Bielefeld 1952

Sandra Carreras, Barbara Potthast: *Eine kleine Geschichte Argentiniens.* Suhrkamp Verlag, Berlin 2010

Ernesto Castrillon, Luis Casabal: *Berlin 1936: una fachada al mundo.* La Naciön, Buenos Aires 8.10.2000

David Cymet: *History vs. Apologetics: The Holocaust, the Third Reich, and the Catholic Church.* Lexington Books, Plymouth 2010
Josefina Delgado: *Alfonsina Storni. Una biograffa.* Planeta, Buenos Aires 1991

Susanne Deuter: *«Ich bin ein Sonntagskind». Eine Begegnung mit Karin Stilke, die einst von den grossen Fotografen der Zeit abgelichtet*

wurde. Preussische Allgemeine Zeitung 35-07, 1.9.2007

Florian Diekmann: *Industrielle im Nationalsozialismus: «Zwischen Oetker und das Regime passte kein Blatt Papier».* Spiegel-online 19.10.2013

Herbert Diercks: *Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus – Wirtschaft, Zwangsarbeit und Widerstand. Texte, Fotos und Dokumente zur Hafengeschichte.* KZ-Gedenkstätte Neuengamme (Hg.), Hamburg 2008

Georg Dittmer, Paul Müller: *Der Zweischrauben-Turbinen-Schnelldampfer «Cap Arcona» der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft.* Werft Reederei Hafen, 8. Jahrgang, Heft 21 (7.11.1927) 427-441 und Heft 22 (22.11.1927) 466-479

Peter Dudek: *Grenzen der Erziehung im 20. Jahrhundert. Allmacht und Ohnmacht der Erziehung im pädagogischen Exkurs.* Klinkhardt, Bad Heilbrunn 1999

Jens Ebert: *Ein privates Medium von öffentlichem Interesse. Zur Geschichte der Feldpost in Deutschland.* In: Hermann Nöring (Hg.): Bilderschlachten. 2'000 Jahre Nachrichten aus dem Krieg. Technik – Medien – Kunst. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2009

Hugo Eckener: *Im Zeppelin über Länder und Meere. Erlebnisse und Erinnerungen.* Morisel Verlag, München 2012

Manfred Efinger: *Waldemar Petersen. Athen – Darmstadt – Berlin.* Justus von Liebig-Verlag, Darmstadt 2014

Manfred Ertel: *Stumme Steintafeln.* Der Spiegel 19/2005

Malte Fiebing: *Titanic (1943). Die Nazis und das berühmteste Schiff der Welt.* Books on Demand, Norderstedt 2012

Jürgen Finger, Sven Keller, Andreas Wirsching: *Dr. Oetker und der Nationalsozialismus. Geschichte eines Familienunternehmens 1933-1945.* C.H. Beck, München 2013

Friedrich Andreas Fischer von Poturzyn: *Südatlantikflug. Luftreise zur schwimmenden Insel «Westfalen» über Spanisch-, Französisch-, Britisch-Afrika.* Verlag Frz. Eher Nachf., München 1934

Manfred Franze: *Die Frau, die Goebbels die kalte Schulter zeigte,* infranken.de 5.10.2012

Dirk Fuhrig: *Auswanderungsland Deutschland. In Argentinien suchen Deutsche seit mehr als 200 Jahren ihr Glück und eine Zukunft.* Deutschlandradio Kultur, Zeitreise, Sendetermin 6.10.2010

Hanslörg Gadient: *Augen, die nicht sehen – die Ozeandampfer,* mare 4/97

Elisabeth Gerdts-Rupp: *Mariquina. Aufzeichnungen aus der grünen Wüste.* H.Laupp, Tübingen 1950

Erwin Geschonneck: *Meine unruhigen Jahre.* Dietz Verlag, Berlin 1984

Heinrich Goertz: *Gustaf Gründgens.* Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg 1982

Rudi Goguel: *«Cap Arcona». Report über den Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht am 3. Mai 1945.* Bibliothek des Widerstandes, Röderberg Verlag, Frankfurt am Main 1972

Nina Grunenberg: *Die Wundertäter: Netzwerke der deutschen Wirtschaft – 1942-1966.* Siedler, München 2006

Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Hg.): *Cap Arcona.* Reiseprospekt, Hamburg o. J.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Hg.): *Gesellschaftsreisen nach Rio de Janeiro mit der Cap Arcona.* Reiseprospekt, Hamburg 1937

Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Hg.): Liste der Reisenden des Turbinen-Schnelldampfers *Cap Arcona,* 21. Februar 1939

Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Hg.): *Nordlandreisen im Sommer 1935 mit der Hamburg-Süd.* Reiseprospekt, Hamburg 1935

Christine Haug: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung: die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik.* Otto Harrassowitz, Wiesbaden 2007

Henschel & Ropertz GmbH (Hg.): *Henschel# Ropertz wird 75!* Magazin, Darmstadt 2010

Katharina Hertz-Eichenrode (Hg.): *Ein KZ wird geräumt. Häftlinge zwischen Vernichtung und Befreiung. Die Auflösung des KZ Neuengamme und seiner Aussenlager durch die SS im Frühjahr 1945.* Katalog zur Wanderausstellung (2 Bände). Edition Temmen, Bremen 2000

Isabelle Hofmann: *Ein Interview mit Deutschlands erstem Topmodel.* Nürnberger Nachrichten 31.8.2007

Benjamin Jacobs: *Zahnarzt in Auschwitz. Häftling 141129 berichtet.* Deutscher Wissenschafts-Verlag, Baden-Baden 2001

Ernst Jünger: *Atlantische Fahrt. «Rio – Residenz des Weltgeistes».* Klett-Cotta, Stuttgart 2013

Rüdiger Jungbluth: *Die Oetkers. Geschäfte und Geheimnisse der bekanntesten Wirtschaftsdynastie Deutschlands.* Bastei Lübbe, Köln 2006

Ian Kershaw: *Das Ende. Kampf bis in den Untergang. NS-Deutschland 1944/45.* Deutsche Verlags-Anstalt, München 2011

José Kierszenbaum: *Apuntes contra el olvido (I): El episodio del Conte Grande.* Noticias, Organo official del Sindicato Medico del Uruguay 93, Juli 1998

José Kierszenbaum: *Apuntes contra el olvido (II). Repercusiones del episodio del Conte Grande.* Noticias, Organo official del Sindicato Médico del Uruguay 94, September 1998

Rosemarie Killius: *Frauen für die Front. Gespräche mit Wehrmachtshelferinnen.* Militzke, Leipzig 2003

Hanns Kiasing: *Beiträge zur Geschichte der Familie Kiasing.* Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld 2002

Hanns Kiasing: *Buchhändler zur See. Als Schiffsbuchhändler auf Südamerikafahrt.* Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld 2003

Arnold Kludas: *Die Cap-Schnelldampfer der Hamburg-Süd. Königinnen des Südatlantik.* Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 1996

Arnold Kludas: *Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871-1951.* Verlag Gerhard Stalling AG, Oldenburg und Hamburg 1976

Ulrich Kluge: *Die Weimarer Republik.* Ferdinand Schöningh, Paderborn 2006

Albert Köhler: *Reporterfahrt ins neue Südamerika. 34 Reisebriefe «Zwischen Rhein und La Plata».* Echo-Verlag, Duisburg 1928

Carl Vincent Krogmann: *Es ging um Deutschlands Zukunft 1932-1939.* Druffel Verlag, Leoni am Starnberger See 1976

KZ-Gedenkstätte Neuengamme (Hg.): *Die KZ-Gedenkstätte Neuengamme – Ein Überblick über die Geschichte des Ortes und die Arbeit der Gedenkstätte.* Druckerei Siepmann, Hamburg 2010

Wilhelm Lange: *Cap Arcona. Das tragische Ende der KZ-Flotte am 3. Mai 1945. Dokumentation. Erstellt im Auftrage des Magistrats der Stadt Neustadt in Holstein.* Struve’s Buchdruckerei und Verlag, Eutin 1988

Wilhelm Lange: *Neueste Erkenntnisse zur Bombardierung der KZ-Schiffe in der Neustädter Bucht am 3. Mai 1945: Vorgeschichte, Verlauf und Verantwortlichkeiten.* In: Detlef Garbe und Carmen Lange (Hg.): *Häftlinge zwischen Vernichtung und Befreiung. Die Auflösung des KZ Neuengamme und seiner Aussenlager durch die SS im Frühjahr 1945.* Temmen, Bremen 2005

Le Corbusier: *Choix de lettres. Selection, introduction et notes par Jean Jenger.* Birkhäuser, Basel 2001

Christian Lotz: *Der Untergang des Häftlingsschiffs Cap Arcona am 3. Mai 1945: Ein Überblick über Ereignis, Erinnerungskultur und Forschungskontroversen.* In: Bill Niven (Hg.): *Die Wilhelm Gustloff. Geschichte und Erinnerung eines Untergangs.* Mitteldeutscher Verlag. Halle (Saale) 2011

E. Luchsinger: *Doppelschrauben-Turbinendampfer «Cap Arcona».* Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 71, Nr. 47 (19.1.1927) 1633-1639

Max Hermann Maier: *Ein Frankfurter Rechtsanwalt wird Kaffeepflanzer im Urwald Brasiliens. Bericht eines Emigranten 1938-1975.* Knecht, Frankfurt am Main 1975

Siegfried Matlok: *Friedrich Wilhelm Lübke und die Judenrettung. Der spätere Ministerpräsident von Schleswig-Holstein sabotierte in Aarhus das Auslaufen des Transportschiffes «Monte Rosa» zur Deportation der Juden aus Kopenhagen.* Der Norschleswiger, 5. Oktober 2013

Georg J. E. Mautner Markhof: *Das St. Louis-Drama. Hintergrund und Rätsel einer mysteriösen Aktion des Dritten Reiches.* Leopold Stocker Verlag, Graz 2001

Wolfgang Meighörner (Hg.): *Giganten der Lüfte. Geschichte und Technik der Zeppeline in ausgewählten Berichten und zahlreichen Fotos.* Karl Müller Verlag, Erlangen 1996

Alfred Menzell: *Lebensgeschichte,* 2007 -► www.amenzell.de/lgl.htm

Otto Mielke: *Schnelldampfer «Cap Arcona». Eine Tragödie 1945.* SMS Schiffe – Menschen – Schicksale Nr. 19, Stade, Kiel o. J.

Karl-Georg Mix: *Deutsche Flüchtlinge in Dänemark 1945-1949.* Fran Steiner, Wiesbaden 2005

Eckart Mueller: Nur *das Leben, allein darum ging es noch.* Frankfurter Allgemeine Zeitung 20.3.2013

Edwin Muller: *Hero when he had to be.* The Milwaukee Sentinel 16.11.1952

Ulf-Normann Neitzel: *Der HAPAG Passagier-Dampfer «Hansa».* Books on Demand, Norderstedt 2012

Timo Nüsslein: *Paul Ludwig Troost (1878-1934).* Böhlau, Wien 2012

Sam Pivnik: Survivor. *Auschwitz, The Death March and My Fight for Freedom.* Hodder & Stoughton, London 2013

Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages in Zusammenarbeit mit Annette Göhres und Joachim Liss-Walther (Hg.): *Kirche, Christen, Juden in Nordelbien 1933-1945.* Die Ausstellung im Landtag 2005. Druckerei des Schleswig-Holsteinischen Landtages, Kiel 2006

Heinz Jürgen Priamus (Hg.): *Was die Nationalsozialisten Arisierung nannten – Wirtschaftsverbrechen in Gelsenkirchen während des Dritten Reiches.* Klartext, Essen 2007

Projektgruppe für die vergessenen Opfer des NS-Regimes / KZ-Gedenkstätte Neuengamme (Hg.): *«Und vielleicht überlebte ich nur deshalb, weil ich jung war». Verschleppt ins KZ Neuengamme: Lebensschicksale polnischer Jugendlicher.* Edition Temmen, Bremen 1999

Georg Reinfelder: MS *«St. Louis». Frühjahr 1939 – Die Irrfahrt nach Kuba. Kapitän Gustav Schröder rettet 906 deutsche Juden vor dem Zugriff der Nazis.* Hentrich & Hentrich, Teetz 2002

Stefan Rinke, Frederik Schulze: *Kleine Geschichte Brasiliens.* Verlag C. H. Beck, München 2013

Ernst Rolin: *Mein Leben auf dem Ozean. Fahrten und Abenteuer.* Verlagsbuchhandlung Broschek & Co., Hamburg 1934

Claus Rothe: *Deutsche Passagier-Liner des 20. Jahrhunderts.* Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 1997

Hartmut Rübner: *Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus.* Verlag H. M. Hauschild, Bremen 2005

Hans von Schiller: *Zeppelin. Wegbereiter des Weltluftverkehrs.* Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg 1966

Heinz Schön: *Die Cap Arcona Katastrophe. Eine Dokumentation nach Augenzeugen-Berichten.* Motorbuch Verlag, Stuttgart 1989

Heinz Schön: *Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe. Gesunken in der Ostsee 1944/45.* Motorbuch Verlag, Stuttgart 2004

Heinz Schön: *Ostsee '45. Menschen, Schiffe, Schicksale.* Motorbuch Verlag, Stuttgart 1998

Günther Schwarberg: *Angriffsziel «Cap Arcona».* Steidl, Göttingen 1998

Heinrich Schwendemann: *Inferno und Befreiung: «Schickt Schiffe!»* Die Zeit Nr. 03/2005, 13.1.2005

Berthold Seewald: *Polizei entschuldigt sich für Juden-Deportation.* Die Welt 26.11.2012

Franz W. Seidler: *Blitzmädchen. Die Geschichte der Helferinnen der deutschen Wehrmacht.* Bernard & Graefe, Bonn 1996

Otto J. Seiler: *Kurs Südamerika. 125 Jahre Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (1871-1996).* E.S. Mittler & Sohn, Hamburg 1996

Der Spiegel: *Schrott. Einkäufer aus USA.* Der Spiegel, Nr. 23/1951

Der Spiegel: *Speer. Fühlende Brust.* Der Spiegel, Nr. 40/1966

Malgorzata Stepko-Pape: *Die «wartende Stadt». Gdynia – Gotenhafen (1926-1945).* Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktor der Philosophie in der Philosophischen Fakultät der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen. Tübingen 2010

Beate Störtkuhl: *Gdynia – Meeresmetropole der Zweiten Polnischen Republik:* In: Arnold Bartetzky (Hg.): *Neue Staaten, neue Bilder? Visuelle Kultur im Dienst staatlicher Selbstdarstellung in Zentral- und Osteuropa seit 1918.* Böhlau, Köln 2005

Alfonsina Storni: *Meine Seele hat kein Geschlecht. Erzählungen, Kolumnen, Provokationen.* Hg. von Hildegard Elisabeth Keller. Limmat Verlag, Zürich 2013

Bogdan Suchowiak: *Mai 1945: Die Tragödie der Häftlinge von Neuengamme.* Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg 1985

Max Tepp: *Cap Arcona in Buenos Aires.* Die Umwelt, Buenos Aires 1935

Heinz Eduard Tödt: *Wagnis und Fügung. Anfänge einer theologischen Biographie.* LIT Verlag, Berlin 2012

Erich Topp: *Fackeln über dem Atlantik. Lebensbericht eines U-Boot-Kommandanten.* Ullstein Taschenbuch, Berlin 2010

Peter K. Wehrli: *Schreiben unter dem Kreuz des Süden.* In: Beat Schläpfer (Hg.): *SWISS, MADE. Die Schweiz im Austausch mit der Welt.* Scheidegger & Spiess, Zürich 1998

Herbert Wendt: *Kurs Südamerika. Brücke zwischen den Kontinenten.* Ceres-Verlag, Bielefeld 1958

Emmy E. Werner: *A Conspiracy of Decency. The Rescue of the Danish Jews during World War II.* Westview Press, Boulder Colorado 2002

Nancy Winters: *Die Eroberung des Himmels. Das Leben des Flugpioniers Alberto Santos-Dumont.* Diana Verlag, München und Zürich 1999

Hans Jürgen Witthöft: *Hamburg Süd. Eine illustrierte Chronik der Ereignisse.* Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2009

Joachim Wölfer: *TSD Cap Arcona. Biographie eines Schiffes – Geschichte einer Reederei.* Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1977

Anne-Katrin Ziesak: *Der Verlag Walter de Gruyter: 1749-1999.* Begleitband zur Ausstellung Der Verlag Walter de Gruyter, 1749-1999 in der Staatsbibliothek zu Berlin, Haus Unter den Linden, 3O.9.-2O.11.1999. Berlin, de Gruyter 1999

Eva Zimmermann: *«Und niemals wird mein Tag sich sanfter Nacht versöhnen». Die Träume, Gedichte und Leidenschaften der Elisabeth Rupp.* In: Regina Bucher (Hg.): *Begegnungen auf der Collina d'Oro.* Fondazione Hermann Hesse, Montagnola 2009

Stefan Zweig: *Brasilien. Ein Land der Zukunft.* Insel, Berlin 2013

Film

Der Fall CAP ARCONA. Ein Film von Günter Klaucke und Karl Herrmann. D 2004. Absolut Medien. 89 Min.

Der Hamburger Hafen urn 1938: R.: Kurt Lehfeld. 11 Min. Auf: *Cap San Diego – gestern und. heute.* DVD, Cap San Diego Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg (o. J.)

Nacht fiel über Gotenhafen. R.: Frank Wisbar. Drehbuch: Victor Schuller, Frank Wisbar. BRD 1959. Deutsche Film Hansa GmbH & Co. 94 Min.

Titanic. R.: Herbert Selpin, Werner Klingler. Drehbuch Walter Zerlett-Olfenius. Deutschland 1943. Tobis Filmkunst. 85 Min.

Netz

Axis History, an apolitical site and forum dedicated to the history of the European Axis nations during the Second World War -► www.axishistory.com/

Biblioteca Nacional Brasil Digital, Zeitschriften -► memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx

Bremer Passagierlisten, ein Gemeinschaftsprojekt mit der Handelskammer und dem Staatsarchiv Bremen -► www.passagierlisten.de/

Centre for Historical Research and Documentation on War and Contemporary Society (CEGESOMA, Belgium) -► www.cegesoma.be/cms/reproduction_en.php

Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos (CEMLA): Passagierlisten Hafen Buenos Aires 1800-1960 -* cemla.com/buscador/

Das Bundesarchiv, Filmothek -► www.filmo- thek.bundesarchiv.de

Deutsche Biographie (ein Angebot der Bayrischen Staatsbibliothek) – www.deutsche-bio- graphie.de/

Die deutsche Kriegsmarine von 1935 bis 1945 -► www.deutschekriegsmarine.de/index.html

Gedächtnis der Nation, Online-Datenbank für Zeitzeugen-Interviews zur deutschen Geschichte -► www.gedaechtnis-der-nation.de/

Jewish Telegraphie Agency JTA -► www.jta.org/

Lemo. Lebendiges Museum Online: Zeitzeugen -► www.dhm.de/lemo/zeitzeugen

Lost Liners (Konzept und Idee Thorsten Totzke) -► www.lostliners.de/

Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Kunstgeschichte, Ausstellungsprojekte -► www.kunstgeschichte.uni-muenchen.de/forschung/ausstellungsprojekte/ archiv/

Mapster, Mapy archiwalne Polski i Europy Srodkowej -► igrek.amzp.pl/

Norway: War Resistance Peace. WWII Norge -► www.wwiinorge.com/

Passenger Lists Leaving UK 1890-1960 -► search, findmypast.co.uk/search-world-records/passenger-lists-leaving-uk-1890-1960

Screen Archive South East (University of Brighton) -► about.brighton.ac.uk/screen-archive/

Ships arrived to Argentina, List of ships arrived to the Port of Buenos Aires between 1882 and 1960 -► www.hebrewsurnames.com/ships

United States Holocaust Memorial Museum, Steven Spielberg Film and Video Archive – ►www.ushmm.org/online/film/search/ simple.php

Witryna poswięcona miastu Gdynia – Gotenhafen – w latach 1939-1945 – www.goten-hafen.pl/

Württembergische Landesbibliothek Stuttgart -► www.wlb-stuttgart.de/

Zentrum gegen Vertreibungen -► www.z-g-v.de

Quellenverweise und Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln

Cap Arcona und Graf Zeppelin

Commodore: Rolin wählt in seiner Autobiographie die hier verwendete Schreibweise Commodore, meist wird die Bezeichnung für den dienstältesten Kapitän grosser Reedereien jedoch mit K geschrieben (Kommodore). – Auch Rolins Nachfolger als Kapitän der *Cap Arcona,* Richard Niejahr, wurde 1937 zum Kommodore ernannt.

Hugo Eckener als Passagier der *Cap Polonio:* Passagierlisten Hafen Buenos Aires (cemla.com/buscador), Ankunft auf *Cap Polonio* am 17. Juli 1927; s. auch Eckener (2012) S.160

Berichte Zeppelinfahrten von Heinrich E. Jacob, Hermann Hesse und Arthur Koestler in Meighörner (1996)

Marktanteile Schifffahrt Europa-Südamerika nach Ländern: Rübner (2005) S. 462

Schilderung Begegnung *Graf Zeppelin* und *Monte Rosa:* Wölfer (1977), S.99ff. Wölfer zitiert aus einem Bericht von Dr. S. Beecker du Baden-Baden, der in der *Hamburg-Süd Zeitung* erschien. – Auch Ernst Jünger war am 15. November 1936 Zeuge der Begegnung, wie aus einer Notiz in seinem Tagebuch hervorgeht.

In *Atlantische Reise,* Jüngers 1947 erstmals erschienenem Reisebericht über seine zweimonatige Brasilienfahrt auf der *Monte Rosa,* findet das Zusammentreffen jedoch keine Erwähnung (Jünger (2013) S. 184 und 199f.).

Luftschiff-Offizier bombardiert England: Horst Freiherr Treusch von Buttlar-Brandenfels in Meighörner (1996)

Zitat Anton Wittemann: Meighörner (1996) S.59

Industrieproduktion, Arbeitslosigkeit Deutschland um 1928 im Vergleich zu Grossbritannien, Frankreich und USA: Kluge (2006) S.170 und 200

Telegramm Marcelo Torcuato de Alvear an Hamburg-Süd: Schön (1989) S. 80

Brasilianischer Zeitungsbericht zur 50. Südamerikareise der *Cap Arcona:* Wendt (1958) S. 289

Zum Absturz der *Santos-Dumont* s. auch New *York Times,* 4. Dezember 1928

Eckeners Ehrung von Santos-Dumont: Eckener(2012) S. 181

Reich wie ein Argentinier

Probefahrt Schön (1989) S.28ff., Artikel Hans Röhring in *Kölnischer Zeitung* auf S. 29

Golondrinas: Wendt (1958) S. 186f., Carreras (2010) S.106, 115

Göttin Hertha, Porträt Beatrix Amsinck: Dittmer (1927)

Kapitän Rolin am Äquator-Maskenball: Foto in Kludas (1996) S. 73

Anzeigen für Bemberg-Strümpfe: vermutlich aus *Berliner Illustrierte Zeitung* ca. 1929, vom Autor als Einzelblätter über Internetauktionsplattform erworben

Zu Elisabeth Rupp: Gerdts-Rupp (1950), Zimmermann (2009), auch Bausinger (2007), wo das Kapitel «Ein Leben wie Feuer» (S. 414-425) Elisabeth Gerdts-Rupp gewidmet ist.

Stornis Reise auf der *Cap Arcona* nach Buenos Aires (1.3.1930) wird erwähnt in Delgado (1991) S. 65. In den auf der Website des CEMLA einsehbaren Passagierlisten ist Stornis Vornamen fälschlicherweise mit «Alfensina» eingetragen. Zitat «Überlegen ...» nach Peter K. Wehrli (1998).

Krise

Artikel *Hamburger Echo:* Schön (1989) S. 36f.

Subventionen, Kredit für Hamburg-Süd: Rübner (2005) S. 194f., *Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift,* 63. Jahrgang Mai 1926

21 Millionen Reichsmark für die *Cap Arcona:* Schön (1989) S. 39. Wölfer (1977) gibt allerdings 35 Millionen als Preis für die *Cap Arcona* an (S.49).

Zur Monte-Klasse: Wölfer (1977) S.84ff., Rübner (2005) S.228f., Kludas (1976) S.93ff.

Migration nach Südamerika (Zahlen): Gesamteinwanderung nach Brasilien, Argentinien, Kanada und USA Rübner S. 452;
Deutsche nach Brasilien Rinke (2013) S.130, nach Argentinien Carreras (2010) S. 106

Zitat Vorstand HSDG im Geschäftsbericht 1926, Auswandererzahlen 1924 und 1925: Wendt (1958) S.273f.

Anstieg Verschuldung öffentliche Hand 1927, 1928: Kluge (2006) S.209

Übersichtstabelle Jahresleistungen 1921-1939 (nicht alle Jahrgänge berücksichtigt) zu Linienfahrten, Ausfracht, Rückfracht, Passagieren, Touristenreisen und Teilnehmer an Touristenreisen der Hamburg-Süd: Wendt (1958) S. 319

Arbeitslosigkeit im Hamburger Hafen: Diercks (2008) S. 7

Hugo Eckeners Popularität (Umfrage *Corriere della Sera):* Eckener (2012) S.241; Eckener als möglicher Kandidat für das Amt des Reichspräsidenten S.246f.

Richard Krogmann: s. auch Deutsche Biographie (www.deutsche-biographie.de/)

Carl Vincent Krogmann zur Kristallnacht: Krogmann 1976 S. 341f.

Gruppenfoto des am 8. März 1933 gewählten Senats: Diercks (2008) S. 8

Wilhelm Amsinck Burchard-Motz' Beweggründe für positive Einstellung zur NSDAP in Brauers (2007)

Gauleiter Kaufmanns Wochenendfahrt auf der *Cap Arcona:* Lost Liners *(Cap Arcona,* Bordorchester)

Commodore Ernst Rolin war offenbar auch nach seiner Ablösung als Kapitän noch als Gast auf «seiner» *Cap Arcona.* In einer handschriftlichen Widmung seines Erinnerungsbuches kommt auch Rolins Distanz zum Zeitgeschehen zum Ausdruck: «Schön ist diese grosse Welt! Wie viel schöner würde sie sein, wenn die Menschen die sie bewohnen verständiger und friedlicher wären. – *Ernst Rolin* an Bord d. ‚Cap Ancona' auf See den 12ten Mai 1936.» Vielleicht ging das Exemplar der Autobiographie in der Bordbuchhandlung über den Ladentisch; Jahrzehnte später fand es sich in einem Zürcher Antiquariat. – Rolin starb 1943 in Prien am Chiemsee.

Braune Messe auf *Cap Polonio:* Kludas (1996) S. 51f., *Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitschrift,* 70. Jahrgang September 1933; Verschrottung bei Moses Stern: Kludas (1996), Priamus (2007)

Hakenkreuz auf Zeppelinen: Eckener (2012) S.240

Zuweisung Seefahrtsregionen: Rübner (2005) S. 303, 322ff., Übernahme Schiffe HAPAG und NDLS.325f., Kludas (1976)

Liaison Lily Pons – Fritz von der Becke: Internet-Archive der genannten Zeitungen

Lage Krankenstation: Deckpläne in Luchsinger (1927)

«Seereisen für alle»: Witthöft (2009) S. 106f.

Preise Monte-Reisen: Norwegen Reiseprospekt Nordlandreisen 1935, Azoren-Madeira-Casa-

blanca Wölfer (1977) S. 101, London und Ostsee Witthöft (2009) S. 104

Preise *Cap* Arcona-Touristenreisen: Madeira Kludas (1996) S. 86, Südamerika Wölfer (1977) S.102 (1937: 1275, 1939: 1410 RM) Preise Liegestühle usf. *Cap Arcona:* Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (1937)

Joseph Embertons Reise auf der *Cap Arcona:* Screen Archive South East; Passenger Lists Leaving UK 1890-1960

Le Corbusier: Le Corbusier, Choix de lettres (2001) S.201f., Gadient (1997)

Jeannette Morven Campbell: Castrillon (2000) - ► www.lanacion.com.ar/211036-berlin-1936-una-fachada-al-mundo. – Der Vorname der Schwimmerin wird gelegentlich auch mit nur einem n geschrieben: Jeanette.

Ausgliederung Hamburg-Süd aus HAPAG►Lloyd-Union: Rübner (2005) 322ff., Kludas (1976)

Der Schiffsbuchhändler

Bekanntschaft Hanns Kiasing und Rudolf ► August Oetker: nach Auskunft von Olaf Elmer, Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld

Zu Georg Stilke: Ziesak (1999), Bordbuchhandlungen: Haug (2007); zu Karin Stilke: Deuter (2007), Hofmann (2007)

40’000 Flüchtlinge nach Argentinien: Fuhrig (2010)

Zur Verschärfung der Aufnahmebestimmungen für Flüchtlinge in Argentinien: Blaschitz (1992), besonders S.87f., dort auch weitere ausführliche Informationen zu Politik und Situation deutschsprachiger Immigranten in Argentinien während der späten Dreissigerjahre

Johann Luzian: AMo (2003)

Max Tepp: Dudek (1999). – 2014 ist unter dem Titel «Vom Schulmeister zum Menschen» vom selben Autor im gleichen Verlag eine Arbeit über Leben und Wirken von Max Tepp erscheinen.

Reise der Prinzessin Cecilie auf der *Cap Arcona:* Rolin (1934) S. 155f., Foto neben S. 145

Identifikation der Bücher in der Auslage der Bordbuchhandlung auf der *Cap Arcona:* nach Fotografien im Kiasing (2003). Otto Schreiber, Schriftsteller und Vetter Hanns Klasings: Kiasing (2002)

Gründgens geht in Southampton an Bord: Passenger Lists Leaving UK 1890-1960

Gustaf Gründgens’ Einkünfte: Goertz (1982) S. 79 und 81

Fotos von Gustaf Gründgens, Hans Leip und Sibylle Schmitz auf der *Cap Arcona* aus der *Hamburg-Süd Zeitung:* in Kludas (1996) und Kiasing (2003)

New *York Times* 15.1.1939, Bericht aus Montevideo: «An additional 700 refugees were reported en route here from Germany aboard the German liner *Cap Arcona*, scheduled to arrive Jan. 26 from Hamburg.»

Flüchtlingsschiffe, Übersicht Sommer 1939 Aly (2009) S. 807ff. – Die nach Europa zurückgeschifften Flüchtlingen auf der *Cap Norte* erhielten offenbar die Erlaubnis, sich via Triest nach Shanghai abzusetzen; abgewiesene Flüchtlinge auf der *Cap Arcona*, *Conte Grande:* Jewish Telegraphie Agency JTA; *Conte Grande:* Kierszenbaum (1998, 1 und 2) – ►www.smu.org.uy/publicaciones/noticias/ noticias93/; *General San Martin, Conte Grande:* Cymet (2010); *Conte Grande, Lipari, Cap Arcona: New York Times* 15.1.1939; Flüchtlinge auf der *Königstein:* Benz (2008)

St. Louis: Reinfelder (2002), auch Mautner (2001). – Beim St. Louis-Drama handelte es sich nicht um eine «rätselhafte», «mysteriöse Aktion des Dritten Reiches» (Mautner), sondern um einen von zahlreichen Fällen, wo Schiffsflüchtlingen (oft trotz korrekter Papiere) im Jahr vor Kriegsausbruch die Einreise verweigert worden war. Ähnliche Vorfälle wie in Süd- und Mittel-

amerika ereigneten sich auch im Nahen Osten und in anderen Weltregionen.

Schiffsarzt mit «wohltuender und humaner Gesinnung»: Max Hermann Maier nennt den hilfsbereiten Arzt «Dr. van Decken». Dabei dürfte ihn sein Namensgedächtnis etwas getäuscht haben. Fritz von der Becke war seit 1927 auf der *Cap Arcona* beschäftigt. Kiasing bestätigt, dass er auch 1939 noch als 1. Arzt auf dem Südatlantikdampfer tätig war.

Titanic in Gotenhafen

Gdynia, Gotenhafen allgemein: sehr ausführlich in Stepko (2010); Schiffsarchitektur Gdynia: Störtkuhl (2005)

«ungesunde polnische Hafengründung»: *Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitschrift,* 76. Jahrgang, September 1939

Historische Stadtpläne Gdynia/Gotenhafen: Mapster, Mapy archiwalne Polski i Europy srodkowej -► igrek.amzp.pl/ (Wyszukiwarka miejscowosci: «Gdynia» oder «Gotenhafen» eingeben). – Die zuerst im Dock IV an der Hamburger Strasse (ulica Polska) unweit des Seebahnhofs platzierte *Cap Arcona* wurde nach einigen Monaten in das nordwestlich benachbarte Dock V verlegt (Neitzel (2012)).

Gotenhafen Fotos, Ansichten: Witryna poswięcona miastu Gdynia – Gotenhafen – w latach 1939-1945 –* www.gotenhafen.pl/

Feldpostkarte nach Ammendorf: Sammlung des Autors

Truppenbetreuungsabende auf der *Cap Arcona:* erwähnt in Lange (1988) S. 59. Wilhelm Lange führte 1985 in Neustadt in Holstein «ein informatives Gespräch mit einer Künstlerin, die für die Truppenunterhaltung zuständig war, Texte und Lieder mit Begleitung vortrug. Frau Laske ist dem Vernehmen nach in einem Altenheim bei Neustadt in Holstein vor der Jahrtausendwende verstorben.» (Lange, schriftliche Auskunft Ende 2014)

Werner Viehs: Lemo. Lebendiges Museum Online, Zeitzeugen.

Sybille Schmitz' Spaziergänge in Rio: O *Imparcial*, 18.4. und 27.4.1939 (-► memoria, bn.br/hdb/periodico.aspx). Die in Rio de Janeiro erscheinende Tageszeitung berichtete regelmässig über bekannte Persönlichkeiten, die auf der *Cap Arcona* die damalige brasilianische Hauptstadt erreichten oder verliessen.

Hanna Levy: Biografie Hanna Deinhard auf Website Ludwig-Maximilians-Universität, Institut für Kunstgeschichte, Ausstellungsprojekte, Einblicke – Ausblicke

«Folgen des Ritterkreuzes»: Tödt (2012) S. 263

Sabotageakte des polnischen Widerstandes auf der *Cap Arcona:* Stepko (2010) S. 170 und 322

Dreharbeiten *Titanic:* Beyer (2011), Fiebing (2012)

Tierquälerei in Zoppot: Stepko (2010) S.298f.

Erich Topp-Zitat «Wir sind Könige ...»: nach Busch (1952), zitiert in Rolf Düsterberg: Soldat und Kriegserlebnis: deutsche militärische Erinnerungsliteratur (1945-1961) zum Zweiten Weltkrieg. Niemeyer, Tübingen 2000. – Alle übrigen Zitate von Erich Topp aus Topp (2010).

Jolly Bohnert: Franze (2012)

Marinehelferinnen allgemein: Seidler (1996), Killius (2003). – Die von Otto Mielke (o.J.) in seiner «dokumentarischen» Publikation aufgetischte Geschichte der angeblich auf der Jungfernfahrt der *Cap Arcona* geborenen Magda Schulz, die 1945 als Marinehelferin auf die *Cap Arcona* gekommen sein soll, weist zahlreiche Unstimmigkeiten auf und dürfte frei erfunden sein.

Ansichtskarte Margarete Wilke: Ebert (2009)

Marinehelferinnen kegeln auf Sportdeck der *Cap Arcona* (Photografie): Centre for Historical Research and Documentation on War and Contemporary Society (CEGESOMA, Belgium) -► www.cegesoma.be/cms/docnum_ en.php, Photographs, To consult the imgage bank online, Search: Marinehelferinnen. – Dort auch Foto «Morgendlicher Aufbruch zum Dienst», die Ma-

rinehelferinnen in einer Doppelkabine I. Klasse auf der *Cap Arcona* zeigt, wie ein Vergleich mit Broschüre Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (o. J.) ergibt.

Beobachtungsposten Ausguck Admiral Scheer: Eberhard Witzel: Meine Erinnerungen an die Bordzeit auf Kreuzer «ADMIRAL SCHEER». Auf: Die deutsche Kriegsmarine von 1935 bis 1945 – www.deutschekriegs-marine.de/index.html, Schiffe/Boote, Panzerschiffe, *Admiral Scheer*, Geschichte, Ein Logbuch Mai 1944 – März 1945, Juni 1944

Grauer Anstrich 1942 oder 1943: Neitzel (2012) S. 57 gibt eine ungefähre Angabe in seiner Publikation über die ebenfalls in Gotenhafen als Wohnschiff dienende *Hansa.* – Ulf-Normann Neitzels Vater Karl übernahm im Januar 1944 als letzter Kommandeur die 2. Unterseebootslehrdivision (2. ULD) in Gotenhafen-Oxhöft. Neitzel erinnert sich, 1944 die *Cap Arcona* im Hafenbecken V gesehen zu haben, wohin sie von ihrer ursprünglichen Position im Becken IV hinter den Lagerhäusern an der Hamburger Strasse/ulica Polska (s. Abb.) verlegt worden war (schriftliche Mitteilung 25.10.2014).

Lazarettschiff *Stuttgart*, Reaktion der amerikanischen Regierung: Württembergische Landesbibliothek Stuttgart -'www.wlb-stuttgart.de/, Sammlungen, Zeit der Weltkriege, Marinearchiv, Chronik des Seekrieges 1939-1945, 9.10.1943

Nach Auskunft von Roland Foitzik, Filmarchiv Bundesarchiv Berlin, sind in den Filmsequenzen neben Speer und Dönitz folgende Tagungsteilnehmer identifizierbar (schriftliche Mitteilung 26.3.2014; Vornamen teilweise ergänzt): Otto Backenköhler, Desch, Franz Xaver Dorsch, Friedrich Fromm, Paul Pleiger, Walter Rohland, Walther Schieber und Kapitän von Schütz (wohl Viktor Schütze); «erstaunlich geringe Elitezirkulation»: zitiert nach Grunenberg (2007) (am Ende des Kapitels I mit der Überschrift «Speers ‚Kindergarten' und die deutsche Kriegswirtschaft (1942-1945)»). – Entgegen den Begleittexten (2014) im Berliner Bundesarchiv und im Steven Spielberg Film and Video Archive des United States Holocaust Memorial Museums handelt es sich beim Ausflugsschiff nicht um die für eine wendige Fahrt im Hafengebiet ungeeignete, riesige *Cap Arcona.* – Foto Rüstungsfachleute in Speisesaal *Cap Arcona:* Efinger (2014), S. 132; Efinger nennt als Teilnehmer auch Ferdinand Porsche, Waldemar Petersen und Fritz Sauckel.

Eva Rothschild: Gedächtnis der Nation (Online-Datenbank). Eva Rothschild – damals Eva Dorn – hat ihre Ausbildung als Marinehelferin in Flensburg und nicht auf der *Cap Arcona* absolviert (fernmündl., Mitte Oktober 2014).

Erinnerung an den Matrosen, der in Begleitung seines Akkordeons vom Hurenschiff *Cap Arcona* sang: Ulf-Normann Neitzel, schriftliche Mitteilung 25.10.2014.

Westwärts

Offensive Sowjetarmee: u.a. Kershaw (2011) S. 245ff.

Zitat Bürgermeister Gotenhafen: Stepko (2010) S. 331

Dönitz 21. Januar: nach Schön (1998) S.85f.; zur Haltung Grossadmiral Dönitz' Kershaw (2011) S.294f., Schwendenmann (2005)

Tod Richard Niejahr, Übernahme des Kommandos durch Jan Gerdts: Schön (1989) S. 124

Erich Topp lernt seine zukünftige Frau kennen: Topp (2009) S. 177f. – Die Party fand bei Heinrich Heinsohn statt, der einige Wochen später als U-Boot-Kommandant in Brest zu einer Fahrt aufbrach, von der er nicht mehr zurückkehrte. Sein Sohn Gunnar, Professor für Sozialpädagogik in Bremen und Gründer des Instituts für vergleichende Völkermordforschung, wurde einige Monate nach dem Tod seines Vaters in Gotenhafen geboren.

Bericht Eckart Mueller: Mueller (2013); Zeugin, die sich als Frau eines Landsers ausgibt – * www.bremen.de/fastmedia/36/27.%20Teil%20bis%20S.%20104%20jemand%20anderes%20auch%20nicht.pdf – leider war es nicht möglich, den Namen der Verfasserin des Berichtes ausfindig zu machen. – Übrige Schicksale der Flüchtlinge und Soldaten auf den Westfahrten der *Cap Arcona* nach Schön (1989). Schön (2004) zeigt drei Fotos (Privataufnahmen) einer der Flüchtlingsfahrten (und weist einige Ungenauigkeiten auf: S. 195 wird Kapitän Mende nach «Gotenhafen» zu «Gerds» auf die *Cap Arcona* gesandt). – Zitate und Quellen sind in den Publikationen von Heinz Schön generell kaum belegt. Der als Sammler verdienstvolle Autor neigt zu unkritischer und beschönigender Darstellung einiger Akteure, z.B. des damaligen Marinepfarrers D. Martin Redeker, der nach Schön (1989) S. 231 in Neustadt «versuchte den Überlebenden der Katastrophe zu helfen», was bereits Goguel (1972) widerlegte und spätestens vor dem Hintergrund der Kontroversen um die tiefbraune Vergangenheit des Kieler Theologieprofessors und CDU-Landtagsabgeordneten Redeker in den 50er und 60er Jahren hätte kritisch hinterfragt werden müssen (s. auch: Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtages (2006)).

Jan Gerdts: Gerdts-Rupp (1950), Schön (1989; zu Hegener, *Montevideo),* Zimmermann (2009); weitere Angaben verdanke ich Eva Zimmermann, die mir u.a. Kopien von Fotografien aus dem Heimatmuseum Reutlingen zeigte. Prüfung an der Seefahrtschule Altona: *Hansa, deutsche nautische Zeitschrift*, 69. Jahrgang Februar 1932. *Württemberg* aufgelegt: Rothe (1997).

Heinrich Bertrams Rolle im Zusammenhang mit der vorgesehenen Deportation der dänischen Juden: Matlok (2013); Schreiben an die Kriegsmarinedienststellen: Documents on the deportation of Jews from Denmark -'Axis History, forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=6&t=194871; Werner (2002), dort allerdings bei den Angaben zu Heinrich Bertrams Nachkriegsbeschäftigung Verwechslung mit NDL-Vorstand Richard Bertram. Judendeportation auf *Monte Rosa* aus Norwegen: Seewald (2012).

Anschlag der Oslobande auf *Monte Rosa:* Muller (1952). Datierung (19.Juni 1944) nach www.wwiinorge.com/june-1944/; nach anderen Quellen fand die Explosion erst im September 1944 statt. – Max Manus gründete nach dem Krieg eine erfolgreiche Firma für Büroartikel.

Minentreffer *Monte Rosa* 16.2.1945: Menzell (2007)

Hanns Kiasing auf Heia: Kiasing (2002) S. 90

Hermann Schmid: Schön (1989)

Deutsche Flüchtlinge in Dänemark: Mix (2005), Ertel (2005)

Ende

Geschichte des KZ Neuengamme: KZ-Gedenkstätte Neuengamme (2010)

Deutsche Ausgabe von Bodgan Suchowiaks «Neuengamme»: Suchowiak (1985)

Lagerräumung: Katharina Hertz-Eichenrode (2000)

Willi Lenz: Goguel (1972) S. 26

Bericht Kapitän Heinrich Bertram – *«Cap Arcona»* vom 31 Januar 1947 an die Hamburg.

Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft; Hamburg, Holzbrücke: Goguel (1972) S.26f., Katharina Hertz-Eichenrode (2000), Band 1 S. 24. – «Ein einziger Mann kommt ins Gefängnis und bleibt dort achtzehn Monate lang: Heinrich Bertram, der Kapitän der *Cap Arcona.* Seine Frau Carla sagte später aus: ‚Mein Mann hat mir gegenüber nie ein Wort über die Ereignisse am 3.5.45 in Neustadt erwähnt, um mich nicht aufzuregen.'» (Schwarberg (1998) S. 137)

Chronologie der Ereignisse: v.a. Lange (1988), Goguel (1972), auch Schön (1989)

Begegnung Bertram-SS-Offizier im Neustädter Militärhafen: Zeugenbericht *Der Fall CAP ARCONA* (Film)

Emil Frantisek Burian: Burian (1959). Zu E.E. Burian: Burian (2012), dort auch Berichte weiterer tschechischer Häftlinge zur *Cap Arcona* und den Ereignissen am 3. Mai 1945.

Belegung, Decks: Goguel (1972), Schön (1998) 521ff., Bericht Stanislaw Osika in Projektgruppe für die vergessenen Ofer des NS-Regimes (1999). – Die Umbenennung der Decks ist ersichtlich aus Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (1939).

Fritz Schwarz: Schön (1989) S. 183ff.

Aleksander Machnew: Goguel (1972) S. 30
Erich Topp über Dönitz: Topp (2009)

Udo Ritgen: Zentrum gegen Vertreibungen – www.z-g-v.de, Fakten/Hintergründe, Dokumentation der Vertreibung der Deutschen, Die grosse Flucht, Archiv, Die Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus den Gebieten östlich der Oder-Neisse Band 1, Nr. 83: Der Flüchtlingstransport von der Halbinsel Heia nach dem Westen.

Zu den Schuten (Lastkähnen) mit Stutthof-Häftlingen: neben Lange (1988), Goguel (1972), Schwarberg (1998) auch Schwendenmann (2005)

Eckehard Lange: Schwarberg (1998) S. 79

Einladung zur Feier mit Brot und Margarine: Schwarberg (1998) S. 83

Zeugenbericht zum Luftangriff auf die offenbar nicht als KZ-Schiff erkennbare *Cap Arcona:* Ludwig Pätzel: Gedächtnis der Nation (Online-Datenbank)

Julius Schätzle: Goguel (1972) S. 58, Heinrich Mehringer S. 59 und S. 61 (Rettungsboot); SS-Helferinnen in Rettungsboot: Zeugenbericht in Filmdokumentation *Der Fall CAP ARCONA;* Aleksander Machnew (Marineoffizier und SS-Führer): Schön (1989) S.224

Information über Häftlingsschiffe an höheren britischen Offizier in Lübeck: Katharina Hertz-Eichenrode (2000) 276f.

Hunnen: Schwarberg (1998) 114f.; im Film *Der Fall CAP ARCONA* wird das Zitat im ersten Teil anders wiedergegeben.

Jerzy Klimaszewski: Suchowiak (1985) S.150ff.

Werner Viehs: Lemo. Lebendiges Museum Online, Zeitzeugen

Aleksander Machnew (Schwimmringe): Schwarberg (1998) S.103

Geschonneck auf Messingbuchstaben: Bericht Erwin Geschonneck in: Bezirksleitung Rostock der SED (1979); Fritz Schwarz (Menschen auf Buchstaben): Schön (1989) S.221f.

Aale: *Der Fall CAP ARCONA* (Film)

Helmtaucher: Welt im Film 75, 1946 –
Das Bundesarchiv, Filmothek

Heulboje: *The New York Times* 7.5.1949; Schmuggler: Goguel (1972)

Gedenkfahrt 3.Mai 1948: Goguel (1972) S.108f.

Zur (hier nicht behandelten) Erinnerungskultur der Cap-Arcona-Katastrophe: Lotz (2011); In der KZ-Gedenkstätte Neuengamme, im Museum *Cap Arcona* in Neustadt und im Städtischen Museum Grevesmühlen sind Ausstellungen der *Cap Arcona* und dem Gedenken an die Todesopfer gewidmet.

Dank

Für Hilfe und Auskünfte herzlichen Dank an: Anja Battefeld (Fotoarchiv Museum für Völkerkunde, Hamburg), Alyn Bessmann (Archiv KZ-Gedenkstätte Neuengamme), Olaf Elmer (Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld), Roland Foitzik und Jürgen Hildebrandt (Bundearchiv-Filmarchiv, Berlin), Historisches Archiv der Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG, Olga Maria Franzdöttir, Eberhard Graf (Knappschaft-Bahn-See/Seekasse), Marketa Karas, Wilhelm Lange, Ulf-Normann Neitzel, Eva Rothschild-Dorn, Steven Spielberg Film and Video Archive (United States Holocaust Memorial Museum), Matthias Uhlmann (Antiquariat Peter Petrej, Zürich), Eva Zimmermann.

Der Autor

Stefan Ineichen, geboren 1958 in Luzern, lebt als Ökologe und Schriftsteller in Zürich. Seit 1997 Dozent an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Buchveröffentlichungen u.a. «Die wilden Tiere in der Stadt. Zur Naturgeschichte der Stadt», Herausgeber der «Sagen und Legenden der Schweiz» von Meinrad Lienert. Im Limmat Verlag sind lieferbar: «Endstation Eismeer. Schweiz – Titanic – Amerika», «Zürich 1933-1945. 152 Schauplätze» sowie «Himmel und Erde. 101 Sagengeschichten aus der Schweiz und von ennet den Grenzen».

Personenregister

Schiffsregister